UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

OS MOTOBOYS NO GLOBO DA MORTE:
Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo

RICARDO BARBOSA DA SILVA

SÃO PAULO – 2009

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

OS MOTOBOYS NO GLOBO DA MORTE:
Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo

RICARDO BARBOSA DA SILVA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profª Drª Amalia Inés Geraiges de Lemos

SÃO PAULO – 2009

FOLHA DE APROVAÇÃO

Ricardo Barbosa da Silva
OS MOTOBOYS NO GLOBO DA MORTE:
Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia Humana.

APROVADO EM ____

BANCA EXAMINADORA

Profª Drª

____

Instituição ______________________________ Assinatura ______________

Profª Drª

____

Instituição ________________________________ Assinatura _____________

Profº Drº

____

Instituição ________________________________ Assinatura _____________

AGRADECIMENTOS

Devo confessar desde já que um sentimento sereno toma conta deste momento tão especial para mim. Mesmo com todos os percalços que povoaram o desenvolvimento desta dissertação, o alívio não é maior do que a satisfação de ver ganhar vida algo tão esperado, para tanto, primeiramente, agradeço a Deus.

Agradeço a generosidade da Profª Drª Amalia Inés que me abriu as portas e me acolheu como um filho. Agradeço pela confiança que a senhora depositou em meu trabalho, pela permissão da monitoria e convite para ministrar uma aula na disciplina Geografia Urbana II que, indubitavelmente, foi de grande valia para minha formação acadêmica. Agradeço, ainda, por sua orientação não só nas leituras, mas, também, no incentivo e liberdade intelectual em conhecer a Geografia a partir de outros olhares.

De uma maneira geral, agradeço imensamente a todos os professores do Departamento de Geografia, da FFLCH e da Faculdade de Educação, que de uma maneira ou de outra deixaram marcas indeléveis em nossa vida acadêmica. Agradeço, em especial, a Profª Drª Amélia Damiani, ao Profº Drº Scarlato e ao Profº Drº Armen por me instigarem logo no início da graduação no universo das humanidades. Agradeço a Profª Drª Glória, sempre solícita, que me acompanha desde a graduação. Agradeço ao Profº Drº Dieter, pois sem sua ajuda nada teria dado certo. Ao querido Profº Drº Conti, pelas correções e orientações. A Profª Drª Odette sou eternamente grato. Ao Profº Drº Grespan, da História, que me ajudou a ler um mundo diferente

Gostaria de agradecer também às professoras com quem convivi na pós-graduação, entre elas, a Profª. Drª. Vera da Silva Telles, da Sociologia, pelo curso e leituras instigantes, especialmente, sobre Foucault. A Profª. Drª. Maria Cristina Cacciamali, do Departamento de Economia, por sua gentileza e brilho ao nos apresentar autores e abordagens diversas sobre a informalidade. E um agradecimento especial a Profª. Drª. Mônica Arroyo, do Departamento de Geografia, pelo sorriso amigo e por seu curso riquíssimo que nos ajudou muito no desenvolvimento da pesquisa. Agradeço, também, a Profª Drª Nadya Guimarães por me permitir acompanhar seu curso como ouvinte.

Agradeço também aos funcionários da Pós-graduação de Geografia, especialmente, a Ana e ao Firmino. Na secretaria de graduação da Geografia dedico meus agradecimentos à Luciana, ao Tião e ao Orlando. Na administração da FFLCH sempre lembro com carinho do Zé Luís e da Ieda, assistente social.

Agradeço também a toda turma de 2001 da Geografia, em particular, ao Jorge, a Gisele, ao William, amigos muito queridos. Agradeço ao Rodolfo pela amizade e pelos mapas. Agradeço também ao Fabão da História, cuja amizade nada mudou desde o cursinho da Poli. Agradeço, também, ao Jorjão, agora, meu padrinho de casamento.

Agradeço ainda ao pessoal da rua, estou com saudade de ficar horas sentado na esquina conversando. Dedico também a vocês este trabalho, valeu Boy, João e Carlinhos.

Agradeço também a minha esposa Josi por ter me agüentado e ajudado, mesmo levando nossa Maria Luísa em seu ventre. Meu amor eu sei que não foi fácil, mas graças a Deus deu tudo certo. Meus amores, eu amo vocês.

Agradeço as minhas irmãs (Sandra e Tati) pelo incondicional incentivo e ajuda. A minha mãe, agradeço do fundo do coração, tudo o que eu sou devo à você. Mãe, sem você este trabalho não teria saído!

Agradeço a gentileza das entrevistas e dados estatísticos que a nós foram concedidos por Heloísa e Lúcia da CET, Roberto Alegrette, Roberto Tosta e João Massayuki do DTP; ao soldado Rodrigues e ao cabo Santos, dos Bombeiros; Aldemir Martins Freitas “Alemão”, presidente do Sindimoto-sp, ao Gilberto dos Santos do SindimotoSP, ao Lucas Pimentel da ABRAM, Fernando do Sindicato Patronal; agradeço a Emília Hiroi do Metrô, aos motoristas de ônibus, taxistas, transeuntes, principalmente, aos *motoboys* que me atenderam muito bem em seus minutinhos de folga, muito obrigado, a vocês também dedico este trabalho.

Por fim, agradeço a CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – que me contemplou com uma bolsa em um período fundamental para que a pesquisa pudesse ser realizada.

A MINHA QUERIDA MÃE, MARIA DA PAZ, QUE ME ENSINOU A VIDA NA SUA ARTE INFINITA DE AMOR

RESUMO

SILVA, Ricardo Barbosa. OS *MOTOBOYS* N0 GLOBO DA MORTE: Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Orientadora: Profª Drª Amalia Inés Geraiges de Lemos. São Paulo, 2009.

A atividade profissional dos *motoboys* é um fenômeno urbano bastante recente e cada vez mais integrada à paisagem urbana de São Paulo. Devido ao seu rápido e exponencial crescimento, aliado à dinâmica e a natureza de sua atividade profissional, os *motoboys* passam a ser alvos certos e constantes nas mais diversas controvérsias no trânsito paulistano. Entrementes, esta pesquisa visa desmistificar o surgimento dessa atividade profissional para além de um sentido de *espontaneidade*, como também, deslocar o foco de sua dinâmica ligado aos conflitos no trânsito. Mas, antes de tudo, tentar compreender a natureza de sua atividade profissional como *produto* e *necessidade* de um contexto histórico de *fin de siècle*, revelando parte das transformações sócio-espaciais na cidade de São Paulo na transição do século XX para o XXI, encarnando dois pólos de um mesmo problema, a partir da nova condição da cidade e do mundo do trabalho.

Palavras-chave: Cidade; Espaço; Circulação; Trabalho Precário; Normas; *Motoboys.*

ABSTRACT

The *motoboys* professional activity is a very recent urban phenomenon and increasingly integrated into the urban landscape of São Paulo. Because of its rapid and exponential growth, allied to the dynamics and nature of its professional activity,

they become targets certain and constant in several controversies in traffic in São Paulo. However, this research aims to demystify the emergence of this professional activity beyond a sense of spontaneity, as well as, dislocating the focus of its dynamics on the conflicts in traffic. But, besides all that, try to understand the nature of this professional activity as a *product* and *necessity* a historical context of *fin de siècle*, revealing some of the socio-spatial transformations in Sao Paulo city in the transition from the XX for the XXI century, embodying two poles of the same problem wich are the new condition of the city and the world of work.

Keywords: City; Space; Circulation Precarious Work, *Motoboys*

LISTA DE GRÁFICOS E MAPAS

LISTAS DE TABELAS, QUADROS, FIGURAS E FOTOS

LISTA DE SIGLAS

ABRACICLO - Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas
ABRAM - Associação Brasileira de Motociclistas
ABRAMET- Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
AMM - Associação dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo
ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos
CET - Companhia de Engenharia de Tráfego
CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN-SP – Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo
DTP – Departamento de Transportes Públicos
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo
MTE - Ministério do Trabalho e Emprego
OD – Pesquisa Origem-Destino do Metrô
OIT – Organização Internacional do Trabalho
PEA – População Economicamente Ativa
PED – Pesquisa de Emprego e Desemprego
PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo
SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMPLA – Secretaria Municipal de Planejamento de São Paulo
SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SINDIMOTO-SP - Sindicato de Trabalhadores Motociclistas do Município de São Paulo
SINDIMOTOSP - Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo

SUMÁRIO

*"A verdade, porém, é que tudo está sujeito à lei do movimento e da renovação, inclusive as ciências. O novo não se inventa, se descobre". (*Milton Santos, *Por uma Geografia Nova*)

INTRODUÇÃO

A atividade profissional dos *motoboys* é um fenômeno urbano bastante recente, tem suas origens em meados da década de 80 e impulso definitivo nos prelúdios da década de 90 (Oliveira, G., 2003:38) e, indubitavelmente, é cada vez mais integrada à paisagem urbana da cidade de São Paulo.

Porém, devido ao seu rápido e exponencial crescimento[1], aliados à dinâmica e natureza de sua atividade profissional, os *motoboys* passam a ser alvos certos e constantes das mais diversas controvérsias e conflitos no trânsito paulistano. Já que em uma espécie de *via-crucis* atravessam as ruas e as avenidas *ziguezagueando* em alta velocidade, acelerando, explodindo os motores, apertando suas buzinas, zunindo num ritmo quase que intermitente entre carros, ônibus e caminhões nos chamados corredores[2]. São eles, os *motoboys*, que com suas jaquetas *Califórnia Race*, temperados entre a pressa e CO_2, em um traçado quase matemático e bêbado, vão em vão pelas ruas e avenidas, equilibrando-se em duas rodas.

Como uma faísca em um trânsito já em combustão, os *motoboys*, entre insultos e gentilezas, entre agressões físicas e morais, entre um acidente e outro, entre um retrovisor que cai e uma porta que amassa, aceleram forte, pois, antes de tudo, a entrega precisa chegar ao seu destino certo e no tempo previsto. É assim que devido à associação de seu *modus operandi* a uma atitude individual de imperícia e imprudência, passam a ser denominados *cachorros loucos*[3]. Entretanto, mais do que isso, esta atividade profissional está submetida às estratégias e às racionalidades do capitalismo contemporâneo como forma de garantir as exigências da circulação fluida no espaço, possibilitando a realização do consumo ampliado na cidade de São Paulo.

---

[1] Apesar da carência de um estudo especifico que vise quantificar a atividade profissional dos *motoboys*, segundo o Presidente do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo (Sindimoto-SP), Gilberto dos Santos, em entrevista a nós concedida disse que existem "*entre 200 e 250 mil só na cidade de São Paulo*".

[2] Espaço entre um veículo e outro nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo.

[3] Maneira pejorativa que muitos *motoboys* são denominados, principalmente, aqueles que primam pela imperícia nas ruas e avenidas de São Paulo.

E é nesta relação tênue, entre o *motoboy* e a cidade, entre as exigências do tempo e limites do espaço, entre a expectativa e a satisfação das entregas rápidas, entre o luxo e a precariedade, entre o imprescindível e o estigmatizado, entre a vida e o desalento da morte, que a atividade profissional dos *motoboys* liga-se a uma nova prática sócio-espacial na cidade de São Paulo. E é sobre essa nova prática sócio-espacial, que se consubstancia a partir da atual fase do capitalismo que essa análise deter-se-á.

Então, em posse desses pressupostos busca-se demonstrar que a problemática da atividade dos *motoboys* na cidade de São Paulo não começa e nem encerra em si mesma. Nossa contribuição baseia-se na tentativa de desmistificar estes trabalhadores ao deslocar o foco estritamente ligado aos conflitos no trânsito. Não que não seja importante realizar esta análise. Ao contrário. Pretende-se fazê-lo. Porém, partir desse ponto para explicar a problemática dos *motoboys* no espaço urbano da cidade de São Paulo é reduzir à superficialidade a complexidade que o tema reclama.

A abordagem que se enseja, nesta pesquisa, não visa compreender os *motoboys* na sua atividade profissional nem como *heróis*, nem como *vilões* do trânsito. Nem mesmo busca aprofundar acerca das conseqüências sofridas por esses trabalhadores no que tange às suas condições de saúde física e psicológica, muito menos os acidentes fatais em si mesmos. Mas, antes de tudo, visa tentar compreender a natureza da atividade dos *motoboys* como *produto* e *necessidade* de um contexto histórico de *fin de siècle* –, especificamente, na transição do século XX para o XXI – revelando parte das transformações sócio-espaciais na cidade paulistana, embaladas por uma nova etapa do capitalismo, encarnando dois pólos de um mesmo problema, a partir da nova condição da cidade e do mundo do trabalho, que vem denotando uma nova prática sócio-espacial, definindo certos usos, formas de apropriação, intensidade de circulação e condições de acessibilidades no espaço urbano.

E, é justamente por esta problematização que a atividade dos *motoboys* aparece como ângulo privilegiado de modo a revelar parte dessa transformação sócio-espacial na cidade de São Paulo a partir de uma *dupla perspectiva*: (a) da condição mais atual da cidade de São Paulo, no que se refere à materialização de constantes transformações na paisagem urbana (avenidas e vias expressas, pontes, viadutos e túneis, etc.), aliada a uma densa rede técnica articulada a uma série de

normas política de gestão no espaço, visam garantir a circulação fluida no espaço de mercadorias, pessoas e informações; (b) da transformação no *mundo* do trabalho como resultado de uma nova etapa do capitalismo que vem se traduzindo no Brasil, em parte, pelo aprofundamento da *precarização* das relações trabalhistas, vinculada basicamente ao setor de serviços, com destaque a um evidente aumento da *informalidade*.

Então, esses pressupostos denotam uma maneira possível – não única – de revelar de forma mais consistente a prática sócio-espacial da atividade profissional dos *motoboys* inserida nas lógicas e estratégias das relações sociais que produzem e reproduzem o espaço urbano e as suas próprias relações, as quais – invariavelmente – são pautadas por uma racionalidade exacerbada da sociedade de mercado, cujo limite último, vem dirimindo a própria essência da vida desses trabalhadores nas ruas e avenidas da cidade de uma das maneiras mais brutais: ceifando-as.

No primeiro capítulo – Espaço e Trabalho, composto por quatro subcapítulos: *os motoboys no contexto da precarização do trabalho; os motoboys na garupa da informalidade; caracterização da atividade profissional dos motoboys; condições de trabalho dos motoboys* – a atividade profissional dos *motoboys* que surge na transição do século XX para o XXI aparece como *produto* das transformações no mundo do trabalho na nova etapa do capitalismo, que no contexto sócio-espacial brasileiro parece se traduzir de maneira mais aproximada pelo aprofundamento da *precarização* do trabalho. E é sob o estatuto do trabalho precário que as características e condições de trabalho dessa atividade profissional enfatizam os riscos e perigos amplificados de se andar em uma motocicleta sob o binômio crescente do setor de serviços e da informalidade na cidade de São Paulo.

No segundo capítulo – Espaço e Trânsito, composto por quatro subcapítulos: *cidade em trânsito; o trânsito da cidade: do privilégio do automóvel a invasão das motocicletas; trânsito e os motoboys: entre conflitos e dramas; na contramão da vida: os acidentes com vítimas e fatais envolvendo motocicletas* – são discutidas as transformações sócio-espaciais em São Paulo que se estruturaram privilegiando o automóvel – como transporte individual – em detrimento dos transportes públicos, o que acabou gerando um número excessivo de veículos e altos índices de congestionamentos. E uma das conseqüências dessa condição é o surgimento dos *motoboys* com suas motocicletas que, contraditoriamente, aparecem como *invasores*

no trânsito na cidade de São Paulo, sendo vítimas e reprodutores de novos conflitos e dramas, que variam de estigmas e discriminações aos altos índices de acidentes de trânsito.

No terceiro capítulo – Espaço e Circulação, composto por quatro subcapítulos: *circulação no espaço como exigência da fluidez; espaço em rede, corpos em redes; espaço-tempo como nova prática sócio-espacial; os motoboys no globo da morte* – a natureza da atividade profissional dos *motoboys,* que se vale de um ritmo frenético e alucinado ligada aos ditames da fluidez, articulada a uma densa rede informacional, revela-se como *necessidade* das estratégias e das racionalidades do capitalismo contemporâneo como forma de garantir parte das exigências da circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações no espaço, possibilitando parte da realização do consumo em escala ampliada na cidade de São Paulo.

No quarto capítulo – Espaço e Normas, composto por quatro subcapítulos: *gestão da vida nos circuitos do espaço da circulação; os motoboys nos circuitos das ilegalidades; normatização e regulamentação da atividade profissional dos motoboys; (à guisa de conclusão) espaço de resistência: cotidiano e cultura dos motoboys* – a atividade profissional dos *motoboys* permite analisar os investimentos e pressões dos mecanismos de poder sobre esses trabalhadores urbanos que avançam em disparada nas ruas e avenidas paulistanas e põem em xeque todo um diagrama de leis, normas e regras que visam gerir os problemas urbanos, em especial, os problemas da circulação no trânsito urbano. Esse investimento dos mecanismos de poder sobre a ação dos *motoboys* visa, antes de tudo, através e por meio do espaço um tratamento global e ótimo da circulação geral no trânsito urbano, como forma de controlar possíveis acidentes de trânsito e, também, de majorar e administrar a intensidade dos fluxos, a fim de produzir toda uma gama de boas condutas e comportamentos de modo a torná-los *úteis, dóceis* e *lucrativos*. Por fim, essa atividade profissional proporciona, também, uma reflexão acerca das formas e possibilidades de resistências desses trabalhadores urbanos nas ruas e avenidas de São Paulo.

Para tanto, o trabalho de campo traduziu-se como uma ferramenta imprescindível nesta pesquisa, tanto no que se refere ao exercício da observação, quanto à coleta de experiências dos mais diversos agentes ligados a temática dos *motoboys* através de entrevistas baseadas por um viés qualitativo – a partir de

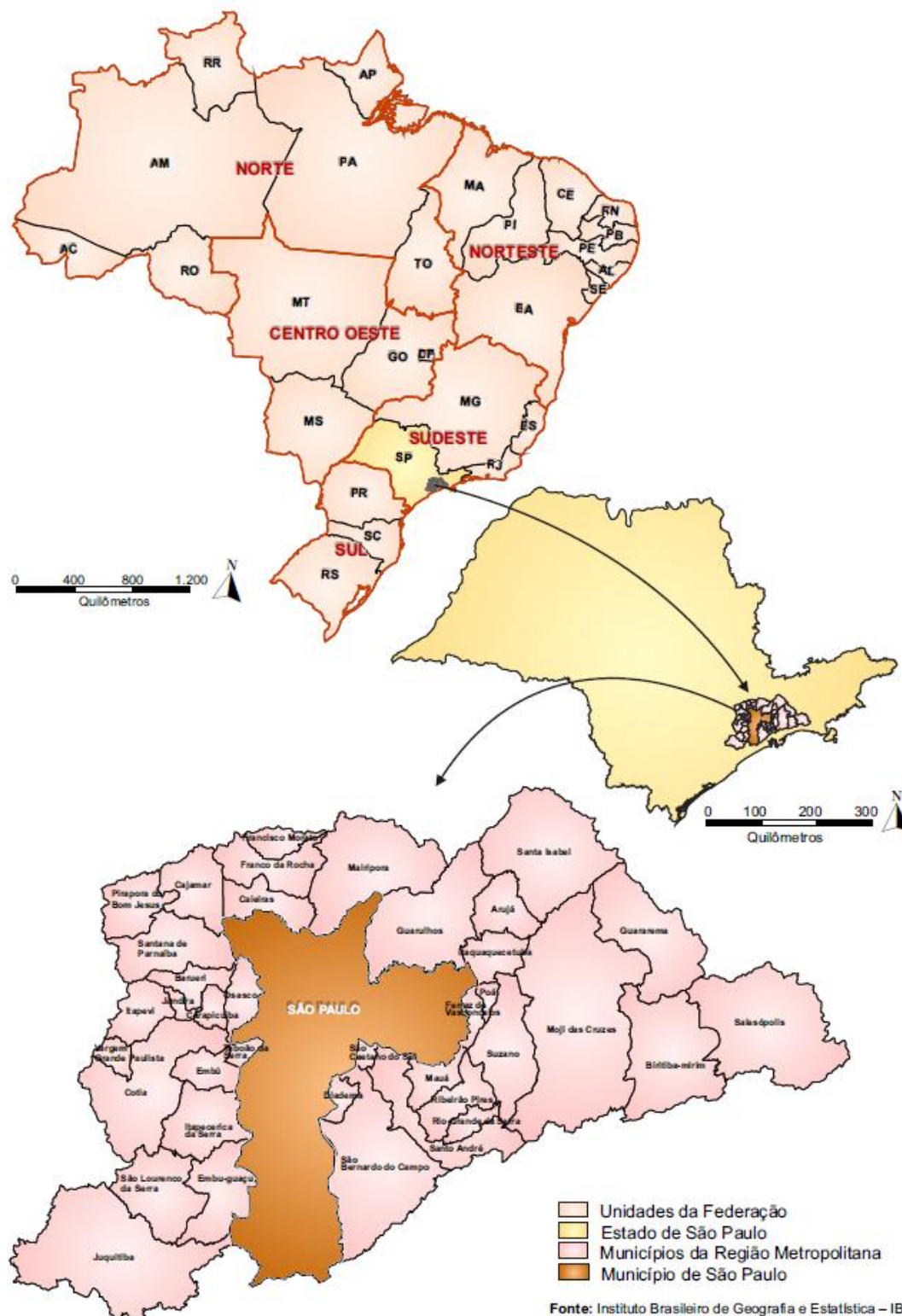
dezesseis *motoboys* e uma *motogirl* entrevistados; dois taxistas e dois motoristas de ônibus; quatro transeuntes (dois desses, usuários de transporte público e outros dois, usuários constantes de automóvel); três representantes sindicais e um de associação ligado a temática dos motociclistas e *motoboys* (as lideranças sindicais, foram: Gilberto Almeida, Presidente do SindimotoSP – Sindicato dos Mensageiros Motociclistas no Segmento de Moto-Táxi, Autônomos e Serviços Fins no Estado de São Paulo; Ademir Martins, Presidente do Sindimoto–SP – Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas da Cidade de São Paulo; Fernando Aparecido de Souza, Presidente do Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região) e um representante de associações de motociclistas e *motoboys* (Lucas Pimentel, Presidente da ABRAM – Associação Brasileira de Motociclistas); cinco representantes de órgãos públicos (Heloísa Helena Martins, Gestora de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – e Lúcia, Educadora de Trânsito – CET; Roberto Alegretti, diretor do Departamento de Transporte Público – DTP – e engenheiro João Massayuki Sakurai – DTP e Renato Bignami, Auditor Fiscal do Trabalho do Superintendência Regional do Trabalho e Emprego em São Paulo – esta entrevista foi realizada via e-mail) e três proprietários de empresa de *motoboys* (José dos Santos da *New Executive Express*; Ronaldo Brito da Berrine *Motoboy* Express – BME – e Renato da Velocity).

Apesar dessa atividade ser cada vez mais um fenômeno das grandes cidades brasileiras, o espaço da cidade de São Paulo (mapa 1) balizou nossa compreensão teórica e esclarecimento empírico. Isso não quer dizer que os *motoboys* não realizem sua atividade profissional para além do espaço da cidade de São Paulo. Ao contrário. O escopo de seus trabalhos vale-se de uma abrangência que se espraia, muitas vezes, para a região metropolitana de São Paulo, Baixada Santista, ou mesmo, interior do Estado de São Paulo. Entretanto, privilegiamos o espaço da cidade de São Paulo, a fim de melhor acompanhar suas dinâmicas profissionais, os dados estatísticos, as leis e regulamentações que regem este certame.

Outro procedimento importante à realização dessa pesquisa refere-se à sistematização dos dados empíricos e produção de mapas temáticos, gráficos e tabelas de modo a analisar e associar o fluxo de motocicletas em determinados corredores e avenidas aos acidentes com vítimas e fatais na cidade de São Paulo, evidenciados a partir: a) da pesquisa Origem-Destino do Metrô, determinando o fluxo de motocicletas na cidade de São Paulo determinado por seus distritos e áreas

censitárias; b) de dados disponibilizados pela CET que ilustra os fluxos de motocicletas nos principais corredores da cidade de São Paulo, bem como, c) de dados disponibilizados pela CET e pelo Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) – PMSP que possibilitaram revelar, respectivamente, os acidentes com vítimas e fatais nos principais corredores da cidade de São Paulo e acidentes fatais por locais de ocorrência nos distritos do município de São Paulo.

Por fim, aliada aos procedimentos de trabalho de campo, a coleta de dados estatísticos e a produção de mapas temáticos, gráficos e tabelas diversas a pesquisa bibliográfica alicerçada em geógrafos e pesquisadores sociais afins, consagrados no cenário nacional e internacional foi, indubitavelmente, de grande valia para o desenvolvimento dessa pesquisa.

Localização Geográfica
Município de São Paulo

1. CAPÍTULO - ESPAÇO E TRABALHO

"Acordando de mau humor com as buzinadas do despertador, o sol dando porrada na cara enrugada, sacana agarrado ao cobertor, a língua seca enrolada, derruba-se da cama o trabalhador, começa mais uma semana desgraçada... Vestindo um macacão engomado de fumaça, imitação de couro como das p. baratas, destruindo um naco de pão a facadas, amassado com manteiga pelo diabo dos salários, escravo de otários apressados, guias desconfiadas penduradas no pescoço, um café amanhecido empurrado na garganta, um beijo adocicado da esposa que levanta, um afago de migalhas nas crianças desmaiadas no berço, um sinal da cruz pra São Cristóvão enrolado num terço e pronto: uma chave no contato é espetada, um motor é pedalado, um capacete é ajustado, um aceno de despedida é enviado, despenca o motoboy pelo trânsito encruado..." (Fernando Bonassi, *Folha de S. Paulo*)

*"Mais um dia eu levanto/ Está chovendo aquele espanto/ Pista molhada escorregadia/A gente corre risco de vida, morte/ Antes de sair eu me benzo e penso/ Na família que eu sustento/ Mas tudo bem esta é a vida/ Acelerando todo dia/ Vou pro escritório, pista carregada/ Se liga só no itinerário, Faria Lima, Vila Olímpia, Moema/ Cambuci, São Bernardo e Diadema/ Taboão, Embu, Itapecerica/ No celular, retorna pra firma/ Chegando lá ninguém quer saber/ Se estou com fome, com sede ou o que [...] Estou de boa, to na pegada/ Mas não tenho nem carteira assinada/ Plano de saúde, seguro de vida/ Segurança pra minha família/ Isso seria bom, mas não desistam/ Quem sabe um dia vai melhorar/ e nossas vidas pode mudar/ É, não é fácil viver em perigo/ Ei, Cachorro Louco/Loucos Motoboys/Todo Dia Eu Corro Risco" (*CR 13 Mc's, *125 motivos de Correria*)

"O nosso desemprego
Não será solucionado
Enquanto os senhores não
Ficarem desempregados"
(B. Brechtt, *Esse Desemprego*!)

1.1. Os *Motoboys* no Contexto da *Precarização* do Trabalho

O mundo contemporâneo que desponta embalado por uma nova etapa do capitalismo, na transição do século XX para o XXI, revela-se permeado por transformações sócio-espaciais, reagindo, dialeticamente, na estrutura da sociedade, da economia e do espaço geográfico.

Essas transformações em si não remetem a uma suposta ruptura do sistema capitalista (Harvey, 1996:164), nem mesmo aparecem dando cabo a centralidade da categoria trabalho na contemporaneidade (Antunes, 2003:83)[4], mas, antes, a um estágio superior do desenvolvimento antagônico das forças produtivas do capitalismo moderno, que se revela a partir da década de 70 como um movimento de transição – não substituição – do modelo de acumulação *fordista* para o modelo de acumulação *flexível* (Soja, 1993; Harvey, 1996; Antunes, 2003).

À primeira vista, as transformações no regime de acumulação parecem vincular-se estritamente aos escopos da economia, de fato, espraiam-se na emergência de novas práticas sociais e políticas, de novos padrões de consumo e de um crescente setor de serviços, ditando uma série de mudanças nas práticas econômicas, políticas, culturais e espaciais (Gottdiener, 1990:59; Harvey, 1996:140; Benko, 1996).

No fundo esse novo modelo de acumulação que se reveste do jargão *flexível*[5], evidencia o histórico processo antagônico do capitalismo que se impinge, dialeticamente, através da estratégia de *precarização do trabalho* de modo a diminuir os custos produtivos (Martins, 1994:109; Alves, 2000:24; Cacciamali, 2001)[6],

---

[4] Apesar desse tema não ser alvo de aprofundamento nesta dissertação, Ricardo Antunes argumenta que as transformações no mundo do trabalho aparecem como produto do desemprego estrutural, repercutindo-se como um processo de maior *heterogeneidade, fragmentação e complexificação* da classe trabalhadora. É neste sentido, segundo o autor, que é necessário diferenciar a crise do trabalho abstrato do trabalho concreto, pois a recusa dessa diferenciação impede o reconhecimento do trabalho como criador de valores de uso, na sua dimensão concreta, como atividade vital, desfetichizada, como ponto de partida e não de chegada (Cf. Antunes, 2003).

[5] Conforme Robert Castel, a "*flexibilização é uma maneira de nomear essa necessidade do ajustamento do trabalhador moderno a sua tarefa*" (2005: 517). Porém, para ele o conceito abre um leque que pode se referir tanto a "*polivalência*" dos trabalhadores em se ajustar às mais diversas funções internas da empresa, quanto a "*subcontratação*", se for externa (Ibid., 517).

[6] Para Cacciamali a liberalização do comércio e maior competitividade introduzem não somente as mudanças dos métodos de produção e dos processos de trabalho, como também introduzem relações de trabalho compatíveis com as necessidades de redução de custos. E entre as principais modificações a autora destaca: *"rompimento do vínculo entre o aumento dos salários e o aumento da produtividade; maior intensidade do trabalho; maior subcontratação; menor estabilidade na maioria dos empregos e menor abrangência da*

articulada a uma sociedade de mercado que baliza uma nova prática sócio-espacial na cidade, sob um ritmo cada vez mais acelerado de giro do capital. É neste sentido que para Moreira:

> *Cada era do trabalho implica numa forma determinada de arrumação do espaço que o regula. A técnica é o elemento dinâmico dessa mudança. Toda vez que o período técnico muda, correlativamente muda a forma de regulação espacial, e assim o mundo do trabalho. Tem sido essa espécie de lei espacial a nova organização do espaço, da sociedade e do mundo do trabalho na história do capitalismo* (2000:8).

É neste sentido que a estratégia do capital como forma de se reproduzir de maneira ampliada a partir de uma nova prática sócio-espacial não se vincula somente ao parcial solapamento do modelo fordista, mas também, a uma nova regulação estatal e condição da cidade. Para Eric Hobsbawm, em seu famoso *Era dos Extremos*, esse processo inicia-se nos prelúdios da década de 70, em um período em que o mundo paulatinamente perdia suas referências balizadoras e resvalava na instabilidade e na crise (Hobsbawm, 2003:393), num movimento em que o autor demonstra o fim da *Era de Ouro* para a emergência do *Desmoronamento*, traduzido pelo desmonte do Estado de bem-estar social[7] e pela ascensão do neoliberalismo[8]. Esse rearranjo neoliberal na forma de ser da política e da economia global acabou produzindo uma nova *geografia* da divisão internacional do trabalho, um apetite cada vez mais crescente do setor financeiro, uma aceleração da competitividade das empresas globais, garantidas pelas novas possibilidades técnico-científicas e pela lógica famigerada do consumismo amparada por uma regulação estatal que visaria garantir a realização social e jurídica da exploração dos

---

proteção social pública" (Cacciamali, 2001; Idem, 2002). Para Heloísa Martins "*No Brasil, a faceta mais visível dessa flexibilização tem sido a terceirização de alguns serviços e até mesmo de etapas inteiras do processo de produção de empresas interessadas apenas em baixarem os seus custos para adquirirem uma maior competitividade*" (1994:109). Para Alves "*É a flexibilidade da força de trabalho que continua sendo estratégica para acumulação do capital [...], ou seja, é aquela flexibilidade relativa à legislação e regulamentação social e sindical, na qual em aspectos muito discutido é o que diz respeito à flexibilidade nos contratos de trabalhos: a possibilidade de variar o emprego (volume), os salários, horários e o local de realização do trabalho dentro ou fora da empresa*" (2000:24).

[7] Apesar da experiência inconclusa (ou ausente) do Estado de bem-estar social (ou regimes *Welfare*) no contexto brasileiro, já que de uma maneira geral, esse modelo representou: "*sistemas de regulação pública voltados a assegurar a proteção aos indivíduos e à manutenção da coesão social mediante intervenção (por medidas legais e distributivas) nas esferas econômica, doméstica e comunitária*" (Guimarães, 2002:108 apud Gallie, 2001: p. 2)

[8] A passagem para o neoliberalismo marca um período de perda de rentabilidade das empresas e as sucessivas crises de petróleo, que teve nas figuras emblemáticas de R. Reagan dos EUA e M. Tchatcher do Reino Unido, em 1979, o impulso definitivo para impor certas medidas que iam desde o aumento das taxas de juros (atração de capitais) a desvalorização da moeda – processo este que já vinha desde o fim do Bretton Woods, em 1971, com o fim da paridade ouro-dólar. (Hobsbawm, 2003).

trabalhadores. E é nesta condição que as grandes cidades aparecem como um campo fértil à proeminência e à multiplicação dos problemas sociais de toda ordem que, segundo Hobsbawm, são melhores ilustrados através do "*trabalho e do desemprego*" (Ibid., p.402).

E é sobre as conseqüências sócio-espaciais do trabalho na cidade que essa pesquisa procura avançar – particularmente neste capítulo. Para tanto, o escopo dessa pesquisa vale-se menos do aprofundamento da natureza da transformação dos regimes de acumulação. Menos ainda é nossa intenção esquadrinhar as infindáveis discussões terminológicas e conceituais que esta mudança na ordem capitalista possa carregar. Nem mesmo estabelecer, listar ou explicitar as experiências que possibilitaram impulsionar a transição para uma nova etapa do capitalismo. Não que não seja importante fazê-los. Ao contrário. *Porém, nossa atenção vincula-se à compreensão das conseqüências sócio-espaciais da transição para o dito regime de acumulação flexível no contexto brasileiro, tendo como ângulo privilegiado de análise a atividade profissional dos motoboys como produto e necessidade da/na cidade de São Paulo, pois encarnam, contraditoriamente, uma dupla perspectiva a partir de dois pólos de um mesmo problema: uma nova condição da cidade e do mundo do trabalho.*

Neste primeiro capítulo, a abordagem mais específica concerne em flagrar parte das transformações e das conseqüências sócio-espaciais empreendidas no mundo do trabalho na transição do século XX para o XXI, sob o prisma da atividade profissional dos *motoboys* na cidade de São Paulo, com base nos seguintes aspectos: (a) compreender como essa atividade profissional surge como *produto* das transformações no mundo do trabalho na cidade de São Paulo; (b) discutir as conseqüências advindas da submissão desses trabalhadores urbanos à nova etapa do capitalismo, que no cenário brasileiro esquadrinha-se pelo aprofundamento da *precarização* do trabalho, que enfatiza os riscos e os perigos amplificados de se andar em uma motocicleta sob o binômio crescente do setor de serviços e da informalidade; (c) analisar as características e as condições de trabalho desses profissionais, desmistificando a associação de seu *modus operandi* à imperícia e à imprudência individual, mas também e, antes de tudo, relacionando-as como produto das estratégias e das racionalidades do capitalismo contemporâneo como forma de garantir parte das exigências da circulação fluida no espaço da cidade paulistana.

A cidade, como um arquétipo fundamental da reengenharia neoliberal regida pela mediação de uma "*ordem próxima e a distante*" (Lefebvre, 1969:46), na articulação entre o mundial e o lugar, revela-se a partir da virtual generalização do urbano e seus problemas. Para Milton Santos, essa totalidade, marcada por uma "*racionalidade da global*", apresenta-se como "*fábula*" (Santos, 2002:40), já que, para o autor, o "*espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo, senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares*" (Idem, 1994).

Doravante, todo esse *mise en scéne,* que dá o tom do processo de globalização, sustentado através de um discurso sutil e estilizado, no fundo enevoa as ações normatizadoras que ditam uma nova organização e prática sócio-espacial, onde o fugaz, o efêmero, o ritmo alucinante e frenético impresso no dia a dia, alinhavado por péssimas condições de trabalho, vão caracterizando o surgimento da atividade profissional dos *motoboys,* na transição do século XX para o XXI, na cidade de São Paulo.

Essa atividade profissional impulsionada pelo intenso crescimento do setor de serviços, pela implosão e junção de velhas e novas normas de regulamentações de trabalho, pelas novas práticas sócio-espaciais voltadas para o consumo desenfreado, em um espaço onde a exigência é a circulação sempre fluida, articulada a uma densa rede informacional e a uma espécie de gestão da circulação no espaço urbano, de forma mais ou menos aguda, vem revelando as condições e as contradições de uma das mais predatórias atividades profissionais da cidade de São Paulo, principalmente, para um verdadeiro batalhão de *motoboys* que se enquadra no *precário* mundo do trabalho.

Nestes termos, para Robert Castel, em seu livro *A Metamorfose da Questão Social*, a transição do século XX para o XXI, comandada por novas exigências tecnológicas e econômicas do capitalismo contemporâneo, revela a emergência de uma *nova questão social* no contexto atual do mundo do trabalho (Castel, 2005:526). Para o autor, assim como o pauperismo marcou a transição do século XIX para o XX, a ascensão de uma *nova questão social* representa mais do que o enorme batalhão de desempregados, mas, antes, a "*precarização do trabalho"*, pois "*o desemprego é apenas a manifestação mais visível de uma transformação profunda do emprego. A precarização do trabalho constitui-lhe uma outra característica, menos espetacular, porém ainda mais importante, sem dúvida*" (Castel, 2005:514), já

que a partir dela é possível "*compreender os processos que alimentam a vulnerabilidade social e produzem, no final do percurso, o desemprego e a desfiliação"*[9] (Ibid., 516).

Destarte, as transformações do mundo do trabalho na contemporaneidade, permitem pensar na *precarização* do trabalho como um fenômeno global. Embora isso não permita afirmar que este processo não sofra nuanças fundamentais dependendo do contexto que se queira. A este respeito, Dani Rodrik, pensando no contexto dos Estados Unidos e da Europa ocidental, assinala: "*Em suma, nem os Estados Unidos, nem a Europa têm sido capazes de gerar um crescimento com 'bons empregos*'"[10] (Rodrik, 1997:11, trad. autor). Contudo, um olhar mais detido mostra que há realidades diversas mesmo no contexto de países desenvolvidos como os Estados Unidos e os países da Europa Ocidental. Sinteticamente, nos Estados Unidos a questão primordial sobre o trabalho atualmente se refere à diferença salarial entre os trabalhadores qualificados (universitários) e os não qualificados (diplomados até o ensino médio). Já na Europa, o debate dominante na atualidade vincula-se às altas taxas de desemprego e, principalmente, no quesito do *desemprego de longa duração*. Enquanto na América Latina, em especial, no Brasil, o debate vincula-se, principalmente, sobre a questão da *precarização* das relações de trabalho, com destaque a *informalidade* (Rodrik, 1997; Demazièri, 1995; Castells, 1999:35; Cacciamali, 2000:153; Hobsbawn, 2003: 405; Guimarães, 2004:2).

Para Ricardo Antunes, o Brasil convive com pelo menos duas tendências referentes às transformações empreendidas no mundo do trabalho, verificadas a partir de uma *processsualidade contraditória*: "*de um lado, reduz o operariado industrial e fabril; de outro, aumenta o subproletariado, o trabalho precário e o assalariado no setor de serviços"* (Antunes, 2003:50).

Mesmo que o processo de *precarização* do trabalho no contexto sócio-espacial brasileiro não seja suficiente para explicar a classe trabalhadora brasileira na sua totalidade, parece traduzir de maneira mais aproximada os efeitos desse processo a uma gama considerável de trabalhadores, regida pela insegurança e pela instabilidade, determinada por uma miríade de situações que perpassam pelo

---

[9] Robert Castel prefere o termo desfiliação do que exclusão, pois segundo o autor "*os 'supranumerários' nem sequer são explorados [...] São supérfluos. Também é difícil ver como poderiam representar uma força de pressão, um potencial de luta, se não atuam diretamente sobre nenhum setor nevrálgico da vida social. Assim, inauguram sem dúvida uma problemática teórica e prática nova*" (Castel, 2005:33).

[10] "*In short, neither the United States nor Europe has been able to generate a steady growth of 'good jobs'*".

aumento do desemprego e dos trabalhos precários. Essa constatação torna-se mais evidente quando o foco da análise detém-se na atividade profissional dos *motoboys*, cuja dinâmica mais proeminente vincula-se às *exigências do tempo* e aos *constrangimentos do espaço* (Diniz, 2003), sob a razão da urgência desmedida, do *just time*, que, no limite, colocam a fluidez e a eficácia do trabalho *precarizado* na dianteira desse processo, em detrimento da vida desses trabalhadores.

É neste sentido que as transformações no mundo do trabalho no contexto brasileiro sob a batuta da globalização, conduzida pelo processo de *reestruturação produtiva*[11] na década de 90 em diante, acionado pela maior liberalização comercial e necessidade de atingir níveis de competitividade adequados, aliado aos desenvolvimentos tecnológicos e as mudanças na organização do trabalho, vem gerando altos níveis de desemprego, aumento nas práticas de subcontratação, do trabalho temporário, da terceirização e da informalidade e refletindo na perda de barganha do poder sindical (Harvey, 1996:180; Cacciamali, 1999:1; Cacciamali e Brito, 2002:5; Antunes, 2003:52).

Então, este processo revela a face "*perversa*" do "*precário mundo do trabalho*" (Alves, 2000: 240), e relaciona-se a uma espécie de círculo vicioso que favorece a ampliação do desemprego e a degeneração das condições de trabalho e de vida da classe trabalhadora brasileira, especialmente vinculada ao setor de serviços na cidade de São Paulo. Conforme a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) na cidade de São Paulo, realizada pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), a taxa de desemprego[12] conheceu um crescimento contínuo entre 1985 e 2003, respectivamente, de 11,4% para 18,7% – com exceção de uma pequena tendência de queda entre 1986 (9,2%) e 1989 (8,2%). Já de 2004 em diante, verifica-se uma tendência de queda, chegando em 2007 com 14% (Gráfico 1). No que se refere ao setor de ocupação de trabalho na cidade paulistana, pode-se

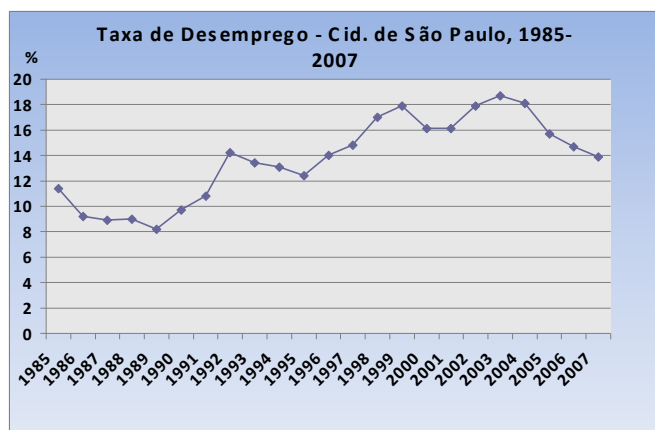
---

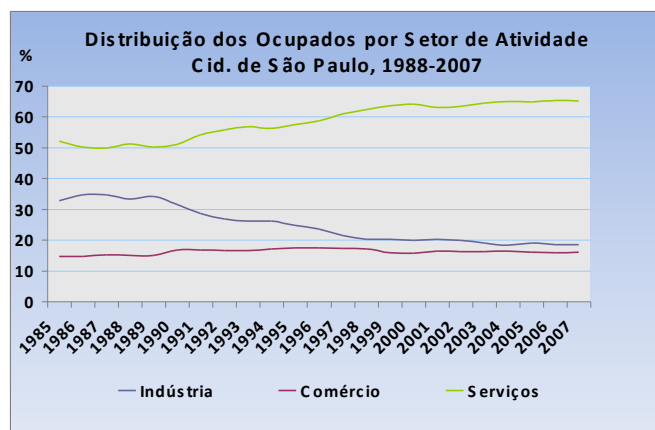
[11] "*A década de 90 inicia-se no Brasil num ambiente de abertura comercial e de recessão econômica. A partir de 1993, o nível da atividade econômica se recupera e no ano seguinte a Administração Itamar Franco implementa um programa de estabilização econômica. Nos anos subseqüentes, sob a Administração Cardoso, num contexto de elevadas taxas de juros, de sobrevalorização cambial e de lenta recuperação dos investimentos, o crescimento da atividade econômica é positivo, embora insuficiente para gerar um volume de empregos que seja adequado ao crescimento da população economicamente ativa. É neste pano de fundo que se intensifica o processo de reestruturação produtiva que, entre outros aspectos, incidiu com maior intensidade sobre o setor industrial implicando redução expressiva de mão-de-obra, práticas de subcontratação de produtos e principalmente de serviços, maiores níveis de desemprego e extensão do subemprego*". (Cacciamali, 1999:01)

[12]"*Relacionada aos indivíduos que se encontram numa situação involuntária de não-trabalho, por falta de oportunidade de trabalho, ou que exercem trabalhos irregulares com desejo de mudança. Essas pessoas são desagregadas em três tipos de desemprego: aberto, oculto pelo trabalho precário, oculto pelo desalento*". http://www.seade.gov.br. Acessado em 08/04/2009.

constatar claramente a preponderância do setor de serviços. Em 1985, o setor de serviços concentrava 52,1% da população econômica ativa (PEA), em seguida estava o setor da indústria com 33,1% e, por último, o comércio com 14,9% do total de ocupados. Em 2007, 65,2% da PEA concentrava-se no setor de serviços, 18,4% nas indústrias e 16,1% no comércio (Gráfico 2).

1. Gráfico

Taxa de Desemprego - Cid. de São Paulo, 1985-2007

Fonte: SEADE-DIEESE/Org.: Ricardo B. Silva

2. Gráfico

Fonte: SEADE-DIEESE/Org. Ricardo B. da Silva.

É neste sentido que a metrópole de São Paulo, na transição do século XX para XXI, *lócus* das estratégias globais da nova etapa do capitalismo, articulada a um papel preponderante do mundo precário do trabalho, constitui-se, simultaneamente, no centro dinâmico da valorização do capital e lócus da pobreza e dos problemas sociais, em especial, das condições sempre cambiantes e instáveis de empregos, desempregos e outras tantas formas de inserção no mundo do trabalho. É assim que a geógrafa Amalia Inés G. de Lemos desmistifica a metrópole de São Paulo como centro financeiro global, no contexto da América Latina:

> *Nestas Metrópoles regionais produz-se, em escala de grande intensidade, um precário e pobre mercado de trabalho, um crescimento acelerado do desemprego e do trabalho informal, as diferenças na pirâmide social tornam-se mais agudas, um maior empobrecimento de extensas camadas da população e níveis de miséria até agora não conhecidos* (Lemos, 2004:104).

Nesta nova fase famigerada do sistema capitalista, o desemprego mais do que uma questão cíclica, aparece, antes de tudo, como estrutural (Hobsbawn, 2003: 403; Antunes, 1995:49; Alves, 2000:259) ou, de outro modo, os empregos perdidos não seriam mais repostos nem com os ciclos de crescimento econômico (Granou,

1975:14; Hobsbawn, 2003: 403). Mais do que isso, como o caso brasileiro remete às contradições mais sobressalentes, a expansão do desemprego estrutural acabou produzindo uma estrutura social *sui generis* em que o *precário* de exceção vira a regra (Oliveira, 2003; Castel, 2005). O que no fundo revela o estabelecimento do território da precariedade no coração da metrópole:

> *Como outras Grandes cidade, São Paulo vem passando por transformações de fundo. Em uma paisagem urbana muito alterada, ganham forma e evidência tangível as transformações que, nas últimas décadas, afetaram Estado, economia e sociedade. Em seus espaços e artefatos estão cifrados os modos de circulação e distribuição da riqueza (desigual, mais do que nunca), as mutações do trabalho e das formas de emprego (e as legiões de sobrantes do mercado de trabalho), a revolução tecnológica e os serviços de ponta (e as fortalezas globalizadas da cidade), os grandes equipamentos de consumo e os circuitos ampliados do mercado (e a privatização de espaço e serviços urbanos). Junto com os intensos deslocamentos inter e intra-urbanos, são transformações que têm alterado tempos, espaços e ritmos da experiência urbana. Alteram-se escalas de distância e proximidade, mudam padrões de mobilidade e acesso aos espaços urbanos e seus serviços, redefinem-se os agenciamentos da vida cotidiana, ao mesmo tempo em que a vida social é atravessada por um crescente universo de ilegalidades, que passa pelos circuitos da também expansiva economia (e cidade) informal, o chamado comércio de bens ilícitos e o tráfico de drogas (e seus fluxos globalizados) com suas sabidas (e mal conhecidas) capilaridades nas rede sociais e práticas urbanas* (Telles e Cabanes, 2006:11).

Ou seja, parte dos que vivem ou foram submetidos a essa estrutura *sobrante* na cidade, de trabalhadores que perderam seus empregos ou daqueles que não conseguiram entrar mais no mercado de trabalho formal é o *start* fundamental que põe à baila a atividade profissional dos *motoboys* como uma opção recorrente a milhares de trabalhadores e trabalhadoras. É dessa forma que parte considerável dos *motoboys* torna-se *produto* dessa estrutura *sobrante*, uma verdadeira avalanche de desempregados que passa a ocupar os postos da subcontratação, do trabalho parcial, do trabalho temporário, do trabalho terceirizado, especialmente, aqueles que disparam na garupa da informalidade.

1.2. Os *Motoboys* na Garupa da Informalidade

A atividade profissional dos *motoboys,* que carrega em seu bojo as características e contradições fundamentais do mundo precário do trabalho no contexto brasileiro, coloca em relevo a questão da informalidade, que expõe esses trabalhadores a fragilidade social equacionada pela insegurança e instabilidade do trabalho e as principais conseqüências daí decorrentes.

Isso não quer dizer que toda a categoria profissional dos *motoboys* esteja inserida na informalidade. E nem mesmo afirmar que os *motoboys* vinculados ao setor formal da economia não enfrentem sérias conseqüências relativas à natureza de sua atividade profissional – já que estão submetidos, antes de tudo, à condição objetiva de exploração estabelecida na relação capital-trabalho. Mesmo porque essa *categoria* remete-se menos a uma relação dicotômica formal-informal e, sim, a um contínuo que *transita* nas fronteiras fluidas e cambiantes da nova economia urbana, tanto nas suas realidades e formas (ou sem formas) de trabalho, quanto nas suas condições de trabalho instáveis e sujeita às mais diversas mutações ao sabor do mercado.

A questão da informalidade, vivenciada cotidianamente por uma infinidade de *motoboys* e de milhões de brasileiros nas mais diversas situações de trabalho, é um tema cada vez mais recorrente nos diversos meios de comunicação e acadêmicos. Em uma pesquisa realizada em 2003 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), intitulada de *Economia Informal Urbana*[13]*,* que visava quantificar o setor informal, mostrou que das 10.525 milhões de micro e pequenas empresas, 98% fazem parte do setor informal, sendo São Paulo responsável por 25% das empresas informais no Brasil – o que equivale a aproximadamente 2,5 milhões de empresas. Outro estudo chamado de O *Mapa*

[13]Pela metodologia da pesquisa do IBGE, empresa informal é aquela que não tem um sistema de contas claramente separado das contas da família e emprega de uma até cinco pessoas, incluindo empregados e pequenos empregadores e os trabalhadores por conta. É importante chamar a atenção que o trabalhador sem carteira assinada presta serviço para uma empresa formal não está abarcado no universo desta pesquisa (IBGE, SEBRAE, 2005).

Informal do Trabalho, demonstrou o crescimento do setor informal especificamente na cidade de São Paulo: "*em 1990, o setor informal respondia por 36,6% do total de ocupados e passou a responder por 48,8% em 1999, experimentando um crescimento de 34,4% durante a década*", em concomitância, verifica-se a diminuição percentual dos trabalhadores ocupados em atividades formais: "*em 1990, representavam 63,7% do total de ocupados e caíram para 51,2%, em 1999, apresentando uma redução de 19,6%*" (Martins & Dombrowski, 2000:25).

É assim que devido ao tamanho desse fenômeno e a recorrência deste tema posto ao debate no contexto brasileiro, faz-se necessário balizar o uso deste conceito que invariavelmente desvirtua-se a um sem número de situações e fenômenos distintos, que variam desde evasão e sonegação fiscal, terceirização, microempresas, comércio de rua ou ambulante, contratação ilegal de trabalhadores assalariados nativos ou migrantes, trabalho temporário, trabalho em domicílio, etc (Cacciamali, 2000:153).

De um modo geral, o estudo sobre o setor informal em si surge no contexto do pós-guerra, como forma de analisar o impacto do processo de industrialização tardia nos países subdesenvolvidos, principalmente, pela sua incapacidade de acomodar a massa de trabalhadores nas grandes cidades (Silva, 2002: 85).

A origem e difusão do uso do termo setor informal é comumente conferida ao relatório elaborado por Hart, publicado em 1972, para analisar o caso do Quênia, no âmbito do Programa Mundial de Empregos realizado pela Organização Internacional do Trabalho – OIT (Silva, 1993:31; Coelho, 1997:358; Cacciamali, 2000:154). Embora não tenha sido precursor no seu uso, este relatório acabou tornando-se referência básica para a definição do que se entende por setor informal[14].

Isso não quer dizer que os fundamentos teóricos acerca do setor informal não passaram por diversos enfoques. Sob a ótica dual destaca-se a abordagem da realidade urbana que opunha o "*setor formal*" – moderno – ao "*setor informal*" – tradicional – (Santos, 2004: 53 apud Lewis, 1954; Boeke, 1953; Geertz, 1963; McGee, 1970 e 1971), a análise "*legalista*" vinculada ao assalariamento ilegal e contratos de trabalho à margem da legislação (Cacciamali, 2000:154 apud Merrick,

[14] "*O termo 'setor informal' origina-se e difunde-se por meio de inúmeros estudos realizados no âmbito desse programa, sendo sua apreensão circunscrita pelo conjunto de características expostas a seguir: (a) propriedade familiar do empreendimento; (b) origem e aporte próprio dos recursos; (c) pequena escala de produção; (d) facilidade de ingresso; (e) uso intensivo do fator trabalho e de tecnologia adaptada; (f) aquisição das qualificações profissionais à parte do sistema escolar de ensino; e (g) participação em mercados competitivos e não regulamentados pelo Estado*" (Cacciamali, 2000 apud OIT, 1972).

1976; De Soto, 1987) e, também, a "*interpretação intersticial subordinada*" relacionada à forma da organização produtiva (Coelho, 1997:359; Cacciamali, 2000 apud Tokman & Souza, 1976).

Mas a construção desse conceito perdurou por mais de 20 anos e diante das mais diversas controvérsias e descaminhos, acabou consagrando a vertente metodológica empreendida na 15ª Conferência de Estatísticos do Trabalho, promovida pela OIT, em janeiro de 1993 e, posteriormente, ratificado apenas em 1997[15], onde de uma maneira geral, o setor informal passou a ser entendido levando-se em consideração: (a) organização da produção à base do não assalariamento (ou assalariamento esporádico); (b) unidades de produção de pequena escala de produção e uso intensivo do trabalho; (c) reduzida ou nenhuma separação tanto do trabalho e dos meios de produção quanto das atividades de gestão e de produção (Cacciamali, 2000:166; Pamplona, 2004:310).

Porém, mesmo com o desenvolvimento desse conceito, raros são os que diferenciam o conceito de setor informal do conceito de informalidade, já que o segundo refere-se a um processo mais amplo que acampa na sociedade para além do sentido estrito da economia. Assim, como forma de evitar a utilização indiscriminada de tais conceitos como correlatos e com possíveis generalizações, Cacciamali caracteriza o "*processo de informalidade*" como resultado das transformações estruturais na produção e no emprego, representado por um espectro mais amplo do que aquele ligado ao setor informal, e que na sua amplitude pode ser sintetizado, basicamente, a partir de duas categorias predominantes: *os "assalariados sem registros*" e os "*trabalhadores por conta própria*" (Cacciamali, 2000:166):

---

[15] A 15ª Conferência de Estatísticos do Trabalho, em janeiro de 1993, promovida pela OIT, em Genebra, apresentando a seguinte definição:*"O setor informal é um subconjunto de empresas domésticas, ou seja, empresas não pertencentes e operados por famílias ou os familiares, individualmente ou em parceria com os outros. Em oposição a corporações ou quase-corporações agregadas das empresas que são definidas como unidades de produção que não estejam constituídas como entidades jurídicas separadas de seu(s) proprietário (s) e que não têm um conjunto completo de contas das empresas, incluindo os balanços de ativos e passivos. Assim, o tipo de organização da unidade e do tipo de contas são mantidos os dois primeiros critérios da proposta de definição internacional do sector informal"* (Cacciamali, 2000:156, trad. do autor). A definição de setor informal acabaria sendo ratificada, por um trabalho da OIT, em 1997, com mais clareza:*"O setor informal tem de ser definido em termos das características das unidades de produção (empresas), no qual se realizam as atividades, e não em termos das características das pessoas envolvidas ou dos seus postos de trabalho. Assim, a população empregada no setor informal foi definida incluindo todas as pessoas, que durante um determinado período de referência, foram empregados em, pelo menos, uma unidade de produção do setor informal, independentemente do seu estatuto de emprego e se é a sua principal ou secundária trabalho [...] Pessoas empregadas exclusivamente em unidades de produção fora do sector informal são excluídos, não importa o quanto sua situação laboral precária pode ser. Assim, o conceito de pessoas ocupadas no setor informal não é idêntica com o conceito de pessoas ocupadas em relação ao trabalho informal"*. (Ibid., p.157, trad. do autor).

O primeiro diz respeito à reorganização do trabalho assalariado [...] Essas relações freqüentemente são apreendidas através de categorias analíticas que expressam formas de trabalho assalariado não registrado junto aos órgãos da seguridade social, mas também podem revelar contratações (legais ou consensuais) sob outros modos, como cooperativas de trabalho, empreiteiras de mão-de-obra, agências de trabalho temporário, locadoras de mão-de-obra, prestação de serviços temporários dissimulada sob a forma de trabalho autônomo, etc. [...] O segundo fenômeno é o auto-emprego e outras estratégias de sobrevivência empreendidas pelas pessoas que, por apresentarem dificuldades de reemprego, ou de ingresso no mercado de trabalho, ou por opção, auferem renda através de formas de trabalho por conta própria ou em microempresas (Ibid., p.163).

A relevância dessas categorias no âmbito da estrutura produtiva e do trabalho ao longo da história recente vem se traduzindo pela perda de fôlego dos empregos com carteira registrada e aumento dos trabalhos por conta própria. A tabela 1 mostra mais detalhadamente que os assalariados na cidade de São Paulo perfaziam 69,5% (59% setor privado e 10,3% setor público) em 1985, sendo que 50,9 % tinham carteira assinada, 8% não tinham. Mais de vinte anos depois, em 2007, apesar de algumas alterações ao longo do período, o trabalho assalariado representava 65,6% (57,8 setor privado e 7,7% setor público), dos quais 44% possuíam carteira assinada e 13,1% não tinham, o que mostra uma queda de 13% entre os que possuem carteira assinada e uma elevação de cerca de 54 % dos que não têm. Já em relação aos trabalhadores por conta própria[16], verifica-se que em 1985 eles compunham 30,1%, já em 2007 passam a representar 34,4% do total. Dessa forma, o universo da informalidade apreendido pelos *trabalhadores sem registro em carteira* e pelos *trabalhadores por conta própria,* aponta que em 1985 representavam algo em torno de 38% e, em 2007, abarcavam aproximadamente 48% do total, o que representa um aumento em torno de 26%.

[16] Nesta categoria incluímos os autônomos, os empregadores, os empregados domésticos, trabalhadores familiares e outros. Do ponto de vista estatístico, esses dados fornecidos pelo Seade não estão desagregados em estabelecimento com até cinco empregados conforme pesquisa citada (Sebrae, 2003), pois não há limite superior para o número de empregados de um empregador, o profissional liberal é considerado empregador se tiver 3 ou mais empregados remunerados permanentemente e o dono de negócio familiar tem três ou mais empregados remunerados. Assim torna-se possível captar de forma aproximada os empresários e trabalhadores ocupados em microempresas do setor informal, sem contar que mesmo as empresas com poucos empregados, devido às transformações tecnológicas em andamento, podem ter características organizacionais do setor formal, que de uma maneira geral os compêndios estatísticos não dão conta.

1. **Tabela - Distribuição dos Ocupados, segundo Posição na Ocupação no Trabalho Principal – Município de São Paulo, 1985-2007**

Ocupados	Total	Assalariados (1)					Autônomo	Empregador	Empregado Doméstico	Trabalhador Familiar	Outros
		Total	Setor Privado			Setor Público	Total	Total	Total	Total	
			Total	Com Carteira Assinada	Sem Carteira Assinada						
1985	100	69,5	59	50,9	8	10,3	15,7	4,6	8,1	1,4	0,8
1986	100	70	59,7	51,3	8,4	10,2	15,6	4,8	7,8	1,2	0,6
1987	100	69,5	59,8	51,7	8	9,7	16,2	5,1	7	1,5	0,7
1988	100	70,8	60,1	51,8	8,3	10,5	15,7	4,6	6,8	1,5	0,6
1989	100	71,4	60,8	52	8,8	10,3	16	4,5	6,1	1,4	0,6
1990	100	70,9	60	52	8	10,7	16,3	4,7	6	1,4	0,7
1991	100	66,6	56,3	47,3	8,9	10,3	18,2	5,7	6,9	1,6	1
1992	100	65,5	54,3	45,4	8,9	11,1	18,9	5,4	7,3	1,9	1,1
1993	100	65,1	53,7	44,1	9,6	11,4	18,6	5,8	7,1	2,2	1,2
1994	100	64,4	54,3	43,9	10,4	10,1	18,9	6,3	7,3	1,9	1,2
1995	100	64,1	54,3	43,3	11	9,8	18,9	6,3	7,4	2	1,2
1996	100	62,3	53,2	41,9	11,3	9	19,8	6,6	7,8	2	1,5
1997	100	60,7	52,4	40,6	11,7	8,3	20,3	6,8	8,3	2,2	1,7
1998	100	61,2	52,4	40,5	11,8	8,8	20,8	6,2	8,3	1,9	1,6
1999	100	60,8	52,4	39,9	12,5	8,4	20,8	6,1	8,8	1,7	1,8
2000	100	61,2	52,9	38,9	14	8,3	21,3	5,8	8,4	1,6	1,7
2001	100	62,2	54,2	40,2	14	8	21,4	5,3	8	1,5	1,5
2002	100	61,5	53,4	39,3	14,1	8,1	21,8	5,2	8,3	1,6	1,5
2003	100	61,5	53,1	39,4	13,7	8,3	21,4	5,3	8,7	1,4	1,7
2004	100	62	53,5	39,7	13,8	8,4	21,6	5	8,4	1,3	1,7
2005	100	62,7	54,8	40,8	14	7,9	20,7	5,3	8,5	1	1,8
2006	100	64,5	56,2	42,1	14,1	8,3	19,8	5	8	0,9	1,7
2007	100	65,6	57,8	44,7	13,1	7,7	19,2	4,6	8	0,8	1,8

Fonte: SEP. Convênio SEADE-DIEESE. Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED
(1) Inclusive os que não informaram o segmento em que trabalham

À primeira vista, a análise das atividades ligadas à informalidade salta aos olhos – devido ao seu crescimento exponencial. Porém, esta temática ainda carece de um estudo mais rigoroso para determinar este fenômeno na atualidade, que se espraia sob as frágeis fronteiras da economia formal. Mais do que isto, é necessário refletir que função desempenha a informalidade na contemporânea acumulação capitalista. Para Manoel Malaguti, em seu livro intitulado *Crítica à razão informal*, o aumento da informalidade no país é traduzido pela crescente interdependência entre o trabalho formal e o informal, na medida em que muitas vezes o salário do trabalhador formal é a base ou o início de uma atividade informal e vice-versa (Malaguti, 2001:99).

Mais enfaticamente, Maria Augusta Tavares, em um artigo intitulado *Os fios (in)visíveis da produção Capitalista*, discute a *nova informalidade* relacionada à lei do

valor, demonstrando como esta pode auferir lucros maiores para o capital, já que este último economiza gastos com a legalização de sua força de trabalho:

> *Sob essa orientação, em que a base do raciocínio permanece a mesma, o 'setor informal' assume, historicamente, configurações completamente opostas. Quando o capitalismo partilhava a idéia de que a sua organização produtiva, regulada pelo livre mercado, se expandiria de forma equilibrada, homogênea e amplamente integradora, o 'setor informal' era visto como sinônimo de atraso. Assim, o desenvolvimento do capital acabaria por eliminá-lo. Mas quando a mesma economia de livre mercado se revela incapaz da integração prometida, o "setor informal" é reivindicado, não porque o seu desempenho contribua de algum modo com a acumulação capitalista, mas como uma ação complementar à proteção social* (Tavares, 2002:50).

Em outro estudo fundamental que visa fisgar as cifras contemporâneas da informalidade, destaca-se a abordagem do sociólogo Francisco de Oliveira, no seu famoso texto *Ornitorrinco.* O autor faz uma análise do processo de subdesenvolvimento brasileiro que desemboca na revolução tecnológica sob auspicio de um *trabalho sem forma,* informal, que mais do que crescer de maneira estanque, dicotômica, espraia-se sob as hastes de uma economia dita formal (Oliveira, 2003).

Um estudo clássico e pioneiro acerca das contribuições no que concerne ao entendimento desse processo é o do geógrafo Milton Santos acerca dos dois circuitos da economia urbana: inferior e superior[17]. Esse estudo desenvolvido na década de 60, já mostrava que esse processo não se tratava de um dualismo, já que os dois circuitos da economia urbana são produtos antagônicos da "*modernização tecnológica*"[18] (Santos, 2004: 56; Idem, 2005b:94).

A riqueza teórica dessa obra de Milton Santos é mostrar a gênese desse fenômeno recente que é produto das modernizações tecnológicas no pós-guerra, em que as populações nas grandes cidades de países subdesenvolvidos, através da generalização das formas de informação e consumo, foram capazes de conviver sob

[17] "*Simplificando, pode-se afirmar que o fluxo do circuito superior está composto de negócios bancários, comércio moderno, serviços modernos, comércio atacadista e transporte. O circuito inferior está essencialmente constituído por formas de fabricação 'capital não-intensivo', por serviços não modernos, geralmente, abastecidos pelo nível de vendas e varejo e pelo comércio em pequenas escala e não moderno*" (Santos, 2005b:97).

[18] "*Um destes dois circuitos é o resultado direto da modernização e diz respeito às atividades criadas para servir ao progresso tecnológico e a população que se beneficia dele. O outro também é resultado da modernização, mas um resultado indireto, visto que concerne aos indivíduos que só parcialmente se beneficiam, do recente progresso técnico e das vantagens técnicas a ele ligadas*" (Santos, 2005b:96).

dois circuitos da economia urbana não somente na estrutura da produção, mas também, na distribuição e no consumo, ditando a transformação da economia, da sociedade e da organização do espaço. Além do mais, esta obra discute a noção dos dois circuitos da economia urbana não de maneira estanque, fechados entre si, mas sob a ótica das relações de complementaridade e concorrência, apesar do circuito inferior, segundo o autor, ser subordinado ao superior (Santos, 2005b:97)[19].

No fundo, o circuito inferior que desenvolve de maneira não oficial e computável reage sobre as estruturas sócio-espaciais manifestando-se nas mais diversas formas de produção e consumo, ora se subordinando, ora subsumida ao capital. Em limites geográficos quase indefinidos e em fronteiras demolidas, agentes produzem, vivem e consomem nos registros dessa realidade urbana.

Essas formas sejam elas novas, recriadas ou ampliadas, difíceis de ser tipificadas, constituem-se uma categoria de análise importante que nos fornece a cifra do conteúdo atual. Essas cifras complexificadas são fornecidas pela geógrafa Maria Laura Silveira sob o aspecto do trabalho:

> *É o trabalho intensivo (sem horários, sem benefícios, sem pausas pré-estabelecidas) o que define o circuito inferior e atualmente, mais do que nunca, também o circuito superior marginal, em contraposição à escassez de capital, e não o cumprimento-descumprimento de um sistema normativo em vigência. Vão-se os empregos, fica o trabalho* (Silveira, 2004:69).

Dentre as mais diversas situações que se enquadram no circuito superior marginal[20], Maria L. Silveira destaca as empresas de *motoboy* que se proliferam na cidade de São Paulo: "*as agências de motoboys espalham-se na cidade, ao ritmo de uma intensa necessidade de cooperação e dos atritos à circulação. Mais do que o grau de capitalização, é a capacidade organizativa o que define as empresas*" (Ibid., p.69).

---

[19] "*A definição não é rígida (...) Todos os níveis de população podem estar ligados ao consumo fora do sistema a que pertence: este é um fenômeno de consumo parcial ou ocasional da parte das categorias sociais ligadas a outros circuitos (...) Por outro lado, os indivíduos mais diretamente ligados ao circuito inferior não são uma força de trabalho exclusivamente desse circuito. Eles vendem temporariamente ou ocasionalmente sua força de trabalho no circuito superior*" (Santos, 2005b:99).

[20] Milton Santos expondo sobre o circuito superior marginal, como uma espécie de contínuo, de estágio intermediário entre o circuito informal e superior, o define como: *"formas de produção menos modernas do ponto de vista tecnológico e organizacional [...] O circuito superior marginal pode ser o resultado da sobrevivência de formas menos modernas de organização ou a resposta a uma demanda incapaz de suscitar atividades totalmente modernas. Essa demanda pode vir tanto de atividades modernas, como do circuito inferior"* (Santos, 2004:103).

É desse modo que o *motoboy* pede passagem conectando o trabalho precário nos circuitos da economia urbana, ora mediando do circuito inferior para o superior, do superior marginal para o circuito inferior, do superior para o superior marginal, etc. É assim que esta análise vale-se mais em flagrar o movimento dos *motoboys* na sua totalidade, que se deslocam numa espécie de *economia da sobrevivência*. Milton Santos não se furta das questões que pululam e se complexificam a este respeito, e põe em xeque categorias explicativas incapazes de compreender as condições sociais na atualidade:

> *Pode-se, entretanto, admitir que, nas condições atuais – e permeadas por uma infinidade de situações intermediárias – existem duas situações tipo em todas as grandes cidades. Há, de um lado, uma economia explicitamente globalizada, produzida de cima, e um setor produzido de baixo, que nos países pobres, é um setor popular [...] Nas grandes cidades, sobretudo no Terceiro Mundo, a precariedade da existência de uma parcela importante (às vezes maioria) da população não exclui a produção de necessidades, calcadas no consumo das classes mais abastadas. Como resposta, uma divisão do trabalho imitativa, talvez caricatural, encontra as razões para se instalar e se reproduzir. Mas aqui o quadro ocupacional não é fixo: cada ator é muito móvel, podendo sem trauma exercer atividades diversas ao sabor da conjuntura. Essas metamorforses do trabalho dos pobres nas grandes cidades cria o que [...] denominamos de 'flexibilidade tropical'(*Santos, 2002:323-324)*.*

É assim que essa visão mais ampla sobre o processo que se espraia na metrópole propõe uma reflexão bastante estimulante. Mesmo que não seja o caso dessa pesquisa o aprofundamento nessa questão, a informalidade que se derrama em mancha de óleo sobre a espacialidade paulistana pode ser expressa sob as péssimas condições sociais de um grande contingente de trabalhadores, desempregados ou *subproletários*. São eles que ocupam as vagas do mundo *precário* do trabalho, a partir da crescente informalidade. São eles que entregam os panfletos nas ruas centrais e nos semáforos; são eles os chamados *homens placas*, os cobradores de lotação, os operadores de telemarketing, os camelôs no centro, na Avenida Paulista; são eles que fazem bicos nos bairros em que moram, em troca de algum dinheiro, alimentos ou mesmo favores. Neste contexto do desemprego e da informalidade no urbano já nasceram, vivem e já morreram homens e mulheres sob o esquecimento na grande cidade. Enfim, é um cotidiano tenso e cheio de sonhos nas periferias (ou nos centros) de São Paulo, onde paradoxalmente se conjugam as

péssimas condições de vida e a esperança desmedida do dia melhor, da carteira assinada, do rito de passagem para além do simples intercâmbio com a estrutura formal do trabalho. E, é desses limites, dessa condição e dessa sociabilidade que aos montes partem os *motoboys* aventurando-se nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo.

E é neste contexto que uma grande parcela de trabalhadores foi (e vem sendo) canalizada para a atividade dos *motoboys* vinculada à informalidade (autônomo ou sem registro em carteira, sendo este, denominado por eles mesmos de *esporádicos* – que se caracteriza pela ausência de registro em carteira ou qualquer garantia empregatícia, como também, pelas formas de remuneração: por entregas, por hora ou quilometragem), que amplifica as situações de riscos e perigos iminentes a esses trabalhadores sob duas rodas.

O *motoboy* Natércio, 41 anos, conta-nos as conseqüências de se acidentar na condição de informalidade: *"eu bati na porta do carro, quando um rapaz abriu a porta na Avenida Tiradentes, perto da Rota. E o cara tinha roubado o carro e eu fiquei no prejuízo, quatro meses em casa, tive que operar o joelho. Não fiquei na caixa, fiquei a Deus dará"*. O *motoboy* Marcos, 27 anos, na mesma linha de raciocínio, relata-nos:

> *A empresa vira as costas. Por isso que dá mais medo no pessoal virar a esquina bater, se machucar e ficar seis meses em casa sem receber. Como é que ficam as contas? Como é que fica a família? A empresa não quer saber se você está machucado ou não. Tudo bem, você não está podendo fazer? Manda embora e contrata outro!*.

Não é incomum os *motoboys* nas entrevistas explanarem sobre as péssimas condições de trabalho que encontram na informalidade. Donizete, assim, nos falou:

> *E tudo isso que eu estou falando incluindo as empresas, tem muita boca de porco, tem empresa aí que pelo amor de Deus. Tem cara que abre empresa num espaço desse aqui (aponta na rua indicando no máximo uns dois metros de largura) e você fica na rua tomando chuva, não tem banheiro; o banheiro é na padaria, tem um monte de coisa assim.*

Uma matéria divulgada pelo *Jornal Agora São Paulo*[21], em fevereiro de 2008, dizia que na cidade de São Paulo há pelo menos 2.500 empresas de *motoboys* registradas, das quais apenas 350 eram regularizadas perante a Prefeitura de São

---

[21] Vitor SORANO. Empresa de motofrete usa Opala como escritório. Jornal Agora São Paulo, 09/02/2008.

Paulo. A matéria do *Jornal da Tarde* em julho de 2008[22], afirmava que podem chegar a 8.000 empresas. Porém, o que mais chama a atenção nestas duas matérias é o fato da precariedade em que o trabalho era desenvolvido. Ao que parece, operadas pela mesma *empresa* “*Paulinho Transportes*”, localizadas em uma área nobre da cidade (Vila Olímpia), apropriou-se do espaço público, munido de um celular, um caderno de anotações de pedidos e preços bem abaixo do que é operado no mercado, usando como *escritório* dois carros, na primeira reportagem, um Opala e, na segunda, uma Kombi, como se pode observar nas figuras abaixo.

Motofrete: até Kombi serve como escritório

Irregularidades do setor espalham-se por boa parte das 8 mil empresas do ramo que atuam na Capital. Dessas, somente 508 são registradas

Fonte: Jornal da Tarde, 21/07/2008

A PARTIR DO VEÍCULO, EMPRESÁRIO COMANDA DEZ MOTOQUEIROS NA VILA OLÍMPIA, BAIRRO NOBRE. PREFEITURA DIZ QUE É IRREGULAR

Na Vila Olímpia (zona oeste), um dos bairros mais nobres e caros de São Paulo, um empresário mantém seu serviço de motofrete a partir de um carro, um Opala preto. Não há banheiros ou mesas para as refeições dos motoboys. Lá há pelo menos um ano –alguns vizinhos dizem há três–, a "Paulinho Transportes", como é chamada, é o exemplo do desregramento e da fiscalização ineficiente do mercado de entregas sobre duas rodas na capital.

De acordo com o próprio empresário, que se identificou apenas como Paulo, sua equipe conta com dez motociclistas. Os clientes, geralmente, são empresas grandes. "Pode confiar sim. Usamos para serviços particulares. Mandamos até dinheiro vivo", disse a atendente de uma, localizada próximo à base da Paulinho. "Nunca deu problema. A gente usa para mandar documento", disse a funcionária de outra empresa.

O preço é atraente, mesmo para quem paga o caro IPTU da Vila Olímpia: Paulo cobra R$ 10 por uma entrega na região. Em um motofrete que faz serviço na região, serviço semelhante sai por R$ 24.

Ontem o Opala substituía outro veículo da "Paulinho Transportes": uma perua, pela qual a maioria dos clientes conhece a empresa.

Segundo a Secretaria Municipal de Transportes da capital, a situação dela é irregular. A Lei do Motofrete, publicada no ano passado, obriga as empresas do setor a se cadastrarem na prefeitura. Uma das exigências é ter um imóvel como base para os motoboys estacionarem e aguardarem serviços.

O cadastro oficial tem 350 pessoas jurídicas. A estimativa do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região) é que haja cerca de 2.500 abertas (com CNPJ). Não estão incluídas nesse número as totalmente clandestinas.

A prefeitura tem 70 fiscais para cuidar de motofretes. Além disso, ainda não foram publicadas as portarias que normatizam a aplicação das regras previstas em lei.

(Vitor Sorano)

Motoboys em volta de Opala preto, usado como empresa de motofrete na Vila Olímpia

Fonte: Jornal Agora São Paulo, 9/02/2008

José dos Santos, proprietário da empresa *New Executive Express*, entrevistado por nós e questionado sobre quantas empresas de *motoboys* encontram-se no setor informal, disse-me: “*Eu acho que 50% das empresas de* motofrete*s ainda estão informais, já foi 90% de informal [...] como eu sou dirigente sindical, sou vice-presidente do sindicato patronal, vejo muitas empresas se regulamentando, se formalizando, muita gente comprando moto própria*”.

De uma maneira geral, o número crescente dessas empresas de *motoboys* na informalidade é explicado por uma sociedade que usa esse serviço tendo como

[22] Marcela SPINOSA. Motofrete: Até Kombi serve como escritório. Jornal da Tarde, 21/07/2008.

principal referência o binômio *custo-pressa*. Em entrevista a nós concedida, Ronaldo Brito, proprietário da *Berrine Motoboys Express* (*BME)*, falando de sua empresa, fez questão de frisar que registra todos os funcionários e segue o que determina a regulamentação da Prefeitura de São Paulo[23]. Doravante, perguntei se os clientes se preocupam com isso, ele me respondeu:

> *O cliente quando chama ele quer rápido e pagar menos, é ele mesmo quem acelera o motofrete. Eu até falo que o motoboy está aí para regularizar o erro do escritório, sempre quando sai do escritório é às pressas, eles chegam, entregam o serviço e fala 'o meu a entrega na paulista, é rapidão, entrega em 15 minutos'. Esse cliente que pediu a entrega em 15 minutos, se ele sai no mesmo momento que esse motoboy e eles se cruzarem na rua, é capaz que a pessoa que tenha pedido o serviço, ofenda e feche o motoboy*.

Para Brito trata-se de uma competição predatória e ele explicita melhor os motivos:

> *imagine qualquer documento que você leve é 30 reais pago por duas horas. Daqui para (Av.) Paulista, para o Centro é 30 reais; aqui está o meu custo administrativo, o custo do meu pessoal, direitos trabalhistas, me sobram 2 reais que é o meu lucro. Imagine outra empresa de motofrete que tenha o mesmo profissional, que vá chegar no mesmo tempo, e eles te vendem por 18 (reais). Ele não te dá nota, esse funcionário não está registrado, mas o dinheiro vai sair do teu bolso. Aí você pega 30 (reais) e 18 (reais), 12(reais)uma vez por mês todo bem, agora 12 (reais) dez vezes por mês já são 120 (reais), neste caso, sem nota, caso ele pague 10 (reais) para o profissional, ele põe 8(reais) no bolso limpo. O que eu não posso como empresário, o que outros não fazem, eu vou deixar de fazer. Aqui na região da (Av. Luís Carlos) Berrini temos 180 empresas, dessas, legalmente deve ter umas 30. Tanto que a BME é dita como uma das mais careiras, mas eu não abro mão não.*

Na seqüência questionei ao Ronaldo Brito quais as causas determinantes que empurram muitas empresas de *motoboys* a operarem na *clandestinidade,* falou-me:

> *a pior coisa desse setor, a clandestinidade, é em função do contratante, sempre procura preço mais baixo, não está preocupado com quem está ali em cima de uma motocicleta. Então isso tem direcionado a clandestinidade e tem feito com que este cliente troque de empresa a todo o momento, o cliente está aqui, o outro oferece um real a menos, mas não sabe se o cara vai registrado, se tem seguro ou não, ele vai pelo preço mais barato, isso cria um desconforto em toda a categoria.*

---

[23] Este tema será melhor detalhado no capítulo "Espaço e Normas".

Porém, muitos *motoboys* que se submetem à condição de trabalho na informalidade, não almejam se estabelecer no setor formal nesta atividade. A este respeito, a *motogirl* Tati, 24 anos, expõe os motivos: "*Por que não vale a pena, eles pagam muito pouco [...] pelo fato de a gente se arriscar muito na rua eles deveriam pagar um pouco mais, e coisa que eles não fazem, pagar pelo menos um convênio médico, que também não faz"*. Por outro lado, Donizete reportando-se aos *motoboys* que buscam o setor formal, diz:

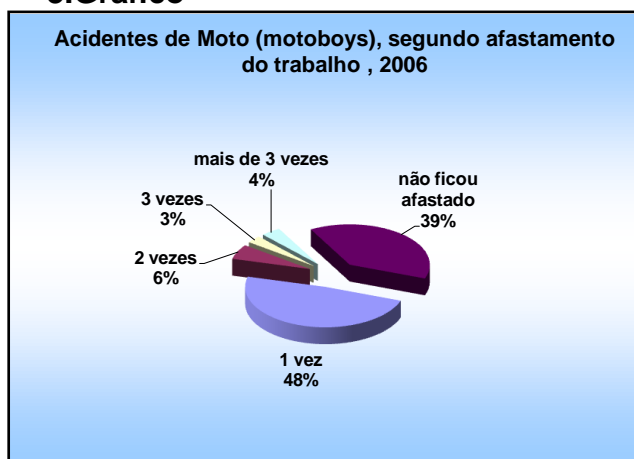
> *Eles preferem com registro, porque se de repente você cai, como é que faz? Se você não tiver um registro, não vai ter direito ao INSS, vai ficar largado na cama e ninguém quer saber, ninguém vai de dar auxílio nenhum, coloca outro no lugar. Às vezes vem outro motoboy da mesma empresa pega o seu documento do chão e sai véio*.

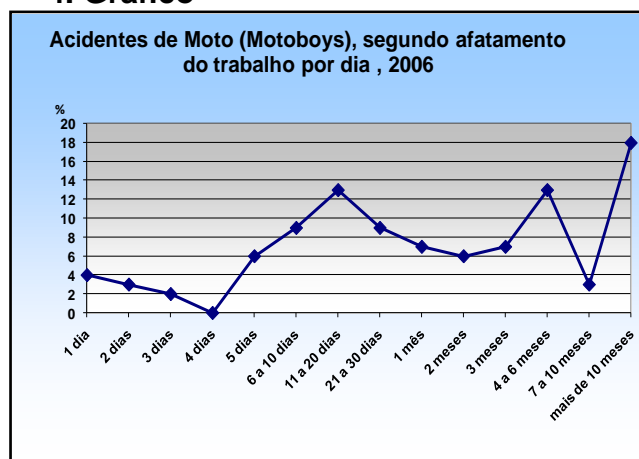
Questionado se já havia presenciado o que revelara, disse-me:

> *já me mandaram eu fazer isso. Um amigo nosso caiu aqui no Elevado* (Costa e Silva) *e me ligaram pra ver onde eu estava; eu estava perto da Praça da República e pediram que eu fosse lá pegar o trabalho pra terminar, Só que eu cheguei lá e esperei o resgate, ele ser atendido e depois eu fui fazer. Eu mesmo não acabei fazendo da forma que eles pediram. Pela empresa eu ia lá pegava os documentos e deixava ele lá*.

Perguntei se aquele companheiro de trabalho era registrado à época, ele respondeu: "*não, não era [...] ficou quase uns oito meses parado".* Daí em diante, questionei o que acontecia com um *motoboy* nesta condição, ele me disse: *"a gente fazia uma vaquinha todo mês pra ajudar".* Perguntei se era comum, ele falou: *"é comum, a maioria dos motoboys que se acidentam, os outros se juntam e fazem uma cesta básica, uma vaquinha, paga uma conta de luz atrasada, um remédio. Tem umas empresas, uns donos que ajudam, mas são poucos*".

Indubitavelmente, uma das conseqüências mais prementes dos acidentes de trânsito com vítimas (porém, sem óbito) envolvendo *motoboy*, relaciona-se ao tempo de afastamento de sua atividade produtiva. Em entrevistas realizadas (IBOPE, 2006), 13% ficaram afastados entre 11 e 20 dias, 13% entre 4 e 6 meses e 18% mais de 10 meses.

3.Gráfico

Fonte: Ibope, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

4. Gráfico

Fonte: Ibope, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

É assim que nestas condições precárias de trabalho, para Castel, "*inúmeros grupos populares, a precariedade das condições de trabalho pôde, freqüentemente, ser compensada pela densidade de rede de proteção próximas*" (Castel, 2005:24). Ou seja, uma espécie de redes de solidariedade que se manifestam na atividade profissional dos *motoboys*, desde estratégias na busca de emprego e sobrevivência no desemprego, na otimização das entregas – levando em consideração a melhor distribuição dos roteiros de entregas – e na diminuição do tempo que cada um deve cumprir nas filas dos bancos, cartórios, repartições públicas, etc., ou até mesmo, em pequenos atos que garantem a realização do trabalho, assim explicado pelo *motoboy* Jéferson, 22 anos: "*um ajuda o outro [...] se de repente eu estou passando aqui acabou a gasolina da motoca, eu tiro da minha moto pra colocar na dele, tá ligado! Se furar o pneu, a gente desmonta para levar até o borracheiro, assim que funciona, é um ajudando o outro*".

Mas essa rede de solidariedade não se restringe à dinâmica do trabalho dos *motoboys*; ao contrário, ganha mais força na sua interrupção, na dor, nos acidentes de trânsito, ajudando a socorrer o acidentado, ou mesmo ao partir, em grupos, para a violência física sobre um motorista qualquer, que acreditam que tenha causado algum dano à motocicleta ou à saúde do *motoboy*. É assim, usando das mais variadas condições e formas, aceitáveis ou não socialmente, que se promove e se aponta a partir deles uma prática sócio-espacial de solidariedade no espaço urbano de São Paulo.

Entretanto, essa solidariedade que se manifesta no *mundo precário* do trabalho ajuda a compreender a ação (ou omissão) do Estado sob uma miríade de novas leis e regulamentações trabalhistas, onde além de restringir a massa de desempregados a trabalhos regidos por garantias legais e trabalhistas, impulsiona-os a informalidade quando a pressa pelo emprego não se conjuga objetivamente com o tempo destinado pelo seguro desemprego[24], pois o tempo deste último é inferior ao tempo médio necessário para a inserção dos trabalhadores no mercado formal em São Paulo[25].

O resultado não poderia ser outro senão milhares de trabalhadores informais, em particular os *motoboys*, na metrópole de São Paulo. E, como agravante, esses trabalhadores ligados a informalidade que se reproduz por meio do Estado, contraditoriamente, são constantemente repreendidos pelas instâncias do poder estatal nas ruas e avenidas de São Paulo e, pior, por estarem nesta condição, invariavelmente, são associados à criminalidade. Sem contar que a informalidade, compromete o Sistema de Seguridade Social baseada na contribuição dos trabalhadores ativos (Castel, 2003: 497), impossibilitando assim, de acioná-la, entre outros casos, devido a acidentes, problemas de saúde física ou mental, decorrentes do trabalho.

É assim que é preciso compreender as particularidades dessa atividade profissional que carrega na sua garupa as lógicas do trabalho *precarizado*, que mais do que gerar sérios prejuízos econômicos diretos ao país, ajuda a enfraquecer as bases do respeito mútuo dos diversos agentes do trânsito.

É neste sentido que se coloca na ordem do dia a questão sobre o futuro esperado a esses trabalhadores que saem em disparada nos corredores das ruas e das avenidas de São Paulo. É preciso repensar os valores sociais que o trabalho pode representar. Não como uma questão secundária. Mas aprofundar nas racionalidades que levam milhares de *motoboys* a se arriscarem, desamparados das mínimas garantias trabalhistas no caótico trânsito de São Paulo.

---

[24] É a assistência financeira concedida em no máximo cinco parcelas, de forma contínua ou alternada, a cada período aquisitivo de dezesseis meses. http://www.mte.gov.br. Acessado em 21/10/2009.

[25] "*Segundo a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) realizada pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), o tempo de recolocação profissional vem diminuindo nos últimos três anos. Em São Paulo, o tempo médio até abril de 2009 era de nove meses. Em 2008, foi de 10 meses e, em 2007, de 12 meses".* Acessado em 21/10/2009.

1.3. Caracterização da Atividade Profissional dos *Motoboys*

A *categoria* profissional, comumente, chamada de *motoboys,* recebe diversas denominações pela sociedade. E como se trata de trabalhadores que despertam sentimentos que variam do amor ao ódio muito rapidamente, algumas se prestam a simplesmente denominá-los de motociclistas ou motoqueiros; outras tantas, se prestam a estigmatizá-los, sendo chamados por uns sem números de pessoas – inclusive por eles mesmos – de *cachorros loucos*.

No caso da Prefeitura do Município de São Paulo, a Lei Nº 14.491, de 27 de julho de 2007, no Art. 3º,VII, retrata-os a partir do termo motofrete, que se refere à "*modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas ou volumes em motocicleta, com equipamento adequado para acondicionamento de carga, nela instalado para esse fim*". Em 2003, o Ministério do Trabalho e Emprego, define essa categoria a partir da Classificação Brasileira de Ocupações, registro nº 5191-10, "*Motociclista no transporte de documentos e pequenos volumes* **–** *Motoboys*" (Ministério do Trabalho e Emprego, 2006).

O termo *motoboy*, escolhido nesta pesquisa como forma de denominar esta atividade profissional, não se vincula a uma crítica à coisificação que o poder público imputou na forma da lei ao caracterizar nominalmente estes trabalhadores como motofrete, nem mesmo se busca uma melhor definição etimológica para esta categoria profissional. A palavra *motoboy,* de origem inglesa, é um neologismo composto pela junção de duas palavras (*motorcycle* = moto e boy= garoto) e, muito provavelmente, as transformações no mundo do trabalho contribuíram para sua proliferação, pois o *motoboy* seria uma espécie de *metamorfose motorizada* do antigo *office-boy*. Sabe-se que o termo *motoboy* em si, carrega algumas imprecisões no que se refere à caracterização dessa atividade, já que apesar da maioria ser composta por trabalhadores do sexo masculino, não dá conta de explicar o fato de que muitas mulheres ocupam postos nesta atividade, como também, não se remete a uma parcela considerável de adultos que desempenham esta função. Entrementes, diante da força que o termo *motoboy* carrega tanto positivamente quanto negativamente, servir-se-á para melhor ilustrar a problemática dessa *classe trabalhadora*.

De forma geral, é uma atividade relativamente recente na dinâmica urbana de São Paulo, conforme Gilvando Oliveira relata-nos:

> *A ocupação surgiu no Brasil, no início da década de 80, mais precisamente no ano de 1984. O primeiro empresário de serviços de moto-entrega que se tem notícia foi Arturo Filosof, um argentino que, em 1984, trouxe a idéia de Buenos Aires para São Paulo, onde fundou a Diskboy. Sua empresa levou alguns meses para receber a primeira encomenda, mas em 1985 já era amplamente conhecida na cidade, sendo noticiada em vários jornais e revistas nacionais* (2003:38 apud Alencar, 2001).

Neste princípio, a *Diskboy* era a proprietária da frota de motos, todavia, não demorou muito para ela tornar-se destaque na relação das empresas que mais cometeram infrações no trânsito:

> *com 119 metros de multas [...] Essas infrações levaram a empresa a vender sua frota de 80 motos e contratar motociclista com moto própria, para se livrar das multas e por entender que o motoboy proprietário de seu veículo devia tornar-se mais responsável no trabalho* (Ibid., p.38).

Atualmente, a maioria dos *motoboys* é proprietária de suas motocicletas. Para os *motoboys*, possuir uma motocicleta tornou-se um ponto de partida para se inserir nesta atividade, sendo um dos principais atributos de seleção das empresas. Sobre este assunto questionei o *motoboy* Marcos, 27 anos, e assim ele me respondeu: "*a maioria tem sua moto própria, uns 90% ou mais*". Mais adiante, explicou-me: "*tem que ter moto, se não, não trabalha. Geralmente a maioria tem sua moto própria. Se não tiver moto a empresa nem aceita. A empresa não quer ter vínculo nenhum*". Além disso, a maior parte deles arca com as despesas de sua motocicleta. O *motoboy* Carlos Eduardo, 26 anos, confirma: "*a maioria dos motoboys, uns 80%, tem que bancar as despesas da moto*". Entre essas despesas incluem-se equipamentos de segurança[26] (capacete, colete, luvas, botas, mata-cachorro – equipamento para proteção de membros inferiores –, antena – equipamento para proteção da integridade do condutor contra linhas de cerol de pipas, fios e cabos aéreos), as

[26] Isso não quer dizer que todos os *motoboys* usam os equipamentos de segurança, em especial, o que determina a Lei Nº14.491, de 27 de julho de 2007. Esse tema será tratado de maneira mais aprofundado no capítulo "Espaço e Normas".

despesas com a manutenção e os reparos na motocicleta, além é claro, do combustível para abastecê-la.

Mas a motocicleta própria tornou-se um atributo imprescindível para inserção nesta atividade, devido à maior facilidade de comprar uma motocicleta zero quilômetro, especialmente, as de baixa cilindrada – entre as mais utilizadas estão as motocicletas de 125 e 150 cilindradas (cc). Dos modelos mais vendidos destacam-se a Honda CG 125 FAN e a Honda CG 150 Titan; em 2008, representaram, respectivamente, 22,2% e 24,6% do total de vendas[27]. Em 2009, o valor de uma motocicleta modelo Honda CG 150 Titan era aproximadamente R$6.200,00, podendo ser financiada em até 48 parcelas – sem entrada – em média de R$260,00. Além do mais, o Banco do Brasil concedeu uma linha de crédito de R$100 milhões para financiamentos de motos de até R$8.500 voltados especificamente aos *motoboys*[28] – este valor é superior ao preço da motocicleta já levando em consideração os equipamentos necessários e obrigatórios para o desempenho da função de *motoboys*. Sem contar ainda, que os *motoboys* têm a opção do consórcio com parcelas que se perdem de vista e juros mais convidativos, podendo parcelar a moto em até 72 vezes de R$110,00[29].

Uma pesquisa do "IBOPE Opinião"[30], realizada em 2006, na Região Metropolitana de São Paulo, que selecionou uma amostra de 1.008 motociclistas (*Motoboys*; Descolamento ao Trabalho e Lazer), sendo 486 deles *motoboys* – o que corresponde a 48% da amostra – demonstrou que 68% dos *motoboys* tinham motocicletas com 125 cc, 24% com mais de 125cc e apenas 7% com menos de 125cc (Gráfico 5). Sobre a condição da motocicleta que eles compraram, 53% dos entrevistados relataram que compraram a motocicleta nova, 43% compraram a motocicleta usada e somente 3% dos que foram questionados disseram que a motocicleta era da empresa (Gráfico 6). Já a respeito da forma como as motocicletas foram compradas, 55% foram à base do financiamento, 35% à vista, 6% consórcio, 3% moto da empresa e 2% eram emprestadas (Gráfico 7).

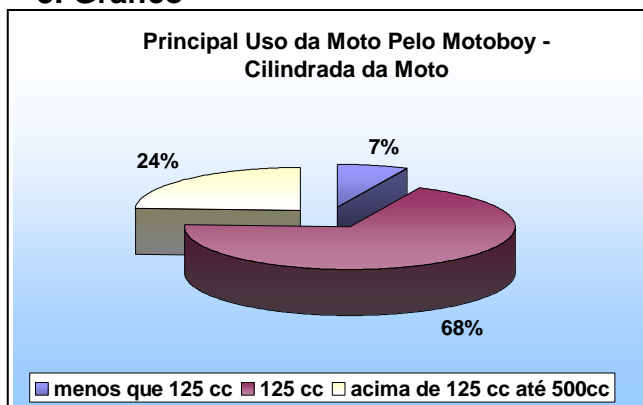
---

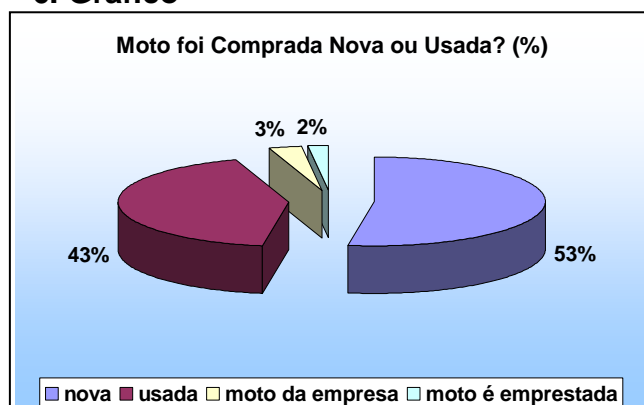
[27] http://abraciclo.com.br/dsuploads/ven2008.pdf. Acessado em 06/08/09.

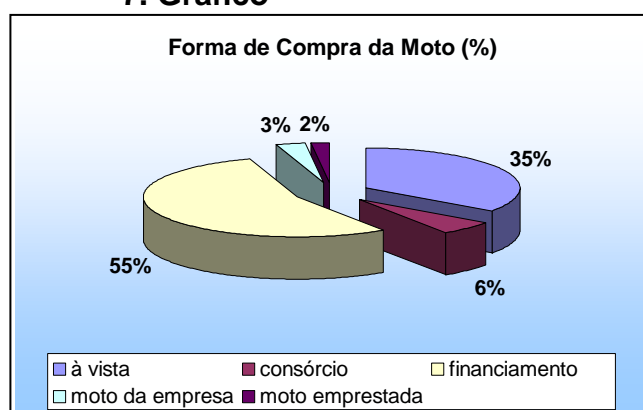
[28] Cf. Jornal Agora São Paulo, 28 de maio de 2009. Nesta matéria este crédito poderá ser concedido pelo Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal aos *motoboys* desde que estejam regularizados junto aos órgãos competentes.

[29] No consórcio Honda, a moto pode sair por sorteio – saem 13 motos de um grupo fechado de 900 pessoas – ou por um lance que varia de 25 a 30%. www.honda.com.br. Acessado em 06/08/2009.

[30] As perguntas dessa pesquisa cujas somas das porcentagens não totalizam 100% são decorrentes de arredondamentos ou de múltiplas respostas.

5. Gráfico

Fonte: Ibope Opinião, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

6. Gráfico

Fonte: Ibope Opinião, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

7. Gráfico

Fonte: Ibope Opinião, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

Mesmo sem uma evidência mais rigorosa do ponto de vista empírico que comprove o crescimento e o tamanho da atividade profissional dos *motoboys*, é inegavelmente um fenômeno cada vez mais presente na paisagem urbana das grandes cidades do Brasil. Essa apreensão torna-se mais difícil se levarmos em consideração a falta de pesquisas empíricas que visam quantificar esses trabalhadores e, principalmente, a dificuldade em mensurá-los já que boa parte deles enquadra-se na informalidade. Contudo, em entrevista a nós concedida, Gilberto Almeida dos Santos, o “Gil”, Presidente do SindimotoSP, disse-nos que existem "*entre 200 e 250 mil só na cidade de São Paulo*".

No contexto brasileiro a atividade dos *motoboys* não é um fenômeno exclusivo de São Paulo. Ao contrário. O crescimento e a dinâmica dessa atividade profissional estão ligados, principalmente, ao contexto de grandes cidades brasileiras. De uma maneira geral, pode-se auferir que o crescimento da frota de motocicletas é um fenômeno nacional, impulsionado evidentemente pelas

características sócio-espaciais particulares de cada lugar. As motocicletas têm um uso bastante variado no território brasileiro. Mais do que isso, ela vem reforçando e alterando alguns hábitos. Usadas para o lazer e veraneio nas mais recônditas localidades desse país, ela possibilita aos mais pobres algo até algum tempo atrás reservado aos mais abastados. O meio rural, os animais que serviam de transporte e as mais variadas funções, foram relegados a própria sorte sob o revés dos peões de duas rodas. Nas pequenas e médias cidades, como também nas periferias sócio-espaciais de algumas grandes cidades, já funcionam o serviço de moto-táxi[31], justamente em espaços sociais que ainda estocam a confiança e solidariedade entre os pares, sem contar, que nas periferias as motocicletas conseguem vencer uma *geografia* toda particular baseada numa trama emaranhada de ruas e vielas que se acotovelam em um território esquecido pelo poder político. Nas grandes cidades, como diria Jane Jacobs[32] o lugar "*cheio de estranhos*" (*full of strangers*), o perigo de assalto que o anonimato proporciona e a iminência de acidentes de trânsito são o gás para a motocicleta proliferar menos como moto-táxi do que como meio de transporte sob conta e risco do indivíduo que a pilota fugindo do ineficiente transporte público da metrópole e, também, como uma importante fonte de trabalho e renda para um contingente imenso de *motoboys* incluídos nas hastes precárias do mundo do trabalho.

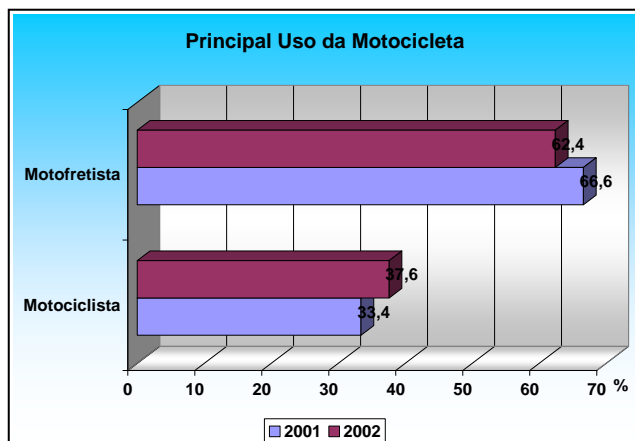
Sobre a atividade dos *motoboys* que se realiza particularmente na cidade São Paulo, um estudo publicado pela CET[33], em 2002, nos dá algumas indicações. Neste estudo, foram entrevistados 999 motociclistas na cidade de São Paulo e desses cerca de 67% eram *motoboys* e 33% deles eram motociclistas (usavam a moto como meio de transporte ou lazer). Outro estudo publicado pela CET[34], em 2003, mostra que dos 1141 motociclistas entrevistados, 62% eram *motoboys*[35] e 38% eram motociclistas[36] (Gráfico 8).

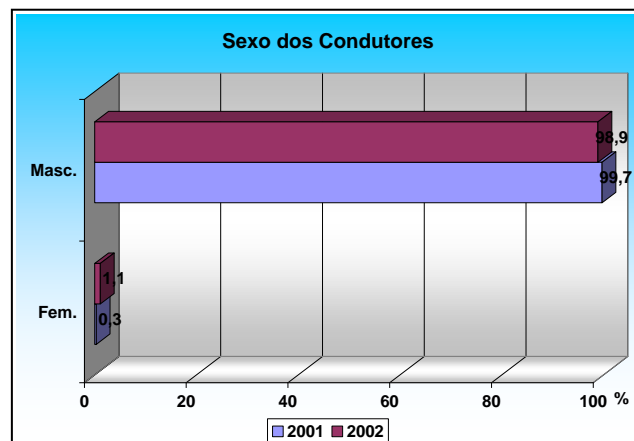
---

[31] Refere-se ao transporte de pessoas através de uma motocicleta.
[32] Jane JACOBS. *Morte e vida de grandes cidades*, 1961.
[33] Perfil dos condutores de motocicletas. Monitoração da segurança. Companhia de Engenharia de Tráfego. Diretoria de operações – DO. Superintendência de Projetos – SPR. Gerência de Projetos Viários – GPV/Pesquisa.março de 2002.
[34] Perfil dos condutores de motocicletas. Monitoração da segurança. Companhia de Engenharia de Tráfego. Diretoria de operações – DO. Superintendência de Projetos – SPR. Gerência de Projetos Viários – GPV/Pesquisa.setembro de 2003.
[35] Em outra pesquisa, a "Ibope Opinião", realizada em 2006, na Região Metropolitana de São Paulo, de uma amostra de 1.008 motociclistas, 48% eram de *motoboys*. Já em uma pesquisa publicada parcialmente pela CET no relatório "Evolução do Número em Circulação, Acidentes e Vítimas", apesar de não indicar a quantidade de entrevistados que usavam a motocicleta, mostrou que 75% deles eram motofretistas. O que demonstra a

8. Gráfico

Principal Uso da Motocicleta

Motofretista: 62,4 (2002); 66,6 (2001)
Motociclista: 37,6 (2002); 33,4 (2001)
0 10 20 30 40 50 60 70 %
2001 2002

Fonte: CET, 2002-2003/ Org.: Ricardo B. Silva

9. Gráfico

Fonte: CET, 2002-2003/ Org.: Ricardo B. Silva

Neste esteio, quando a questão refere-se ao gênero, é patente o predomínio do sexo masculino, já que os números giram em torno de 99% do total (Gráfico 9). No que concerne à escolaridade, pode ser verificado que aproximadamente 36% dos *motoboys* possuem o Ensino Fundamental II, 57% o Ensino Médio e 6% têm Ensino Superior. Porcentagens relativamente abaixo quando comparadas às dos motociclistas, onde 24% deles possuem o Ensino Fundamental II, 47% o Ensino Médio e 28% o Ensino Superior (Gráfico 10).

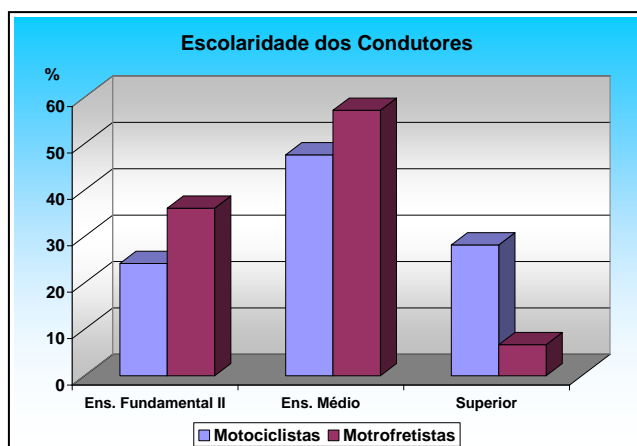
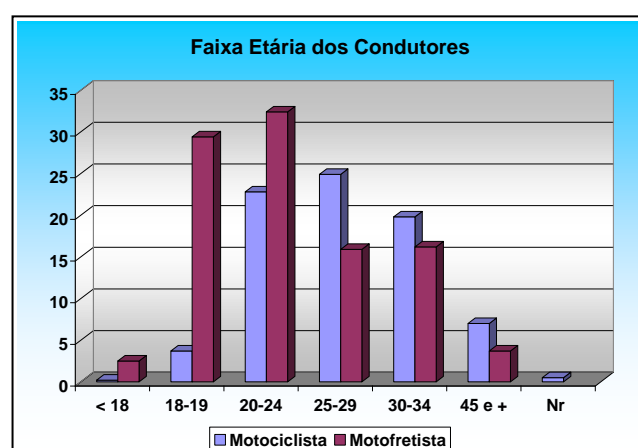
Um dos quesitos que salta aos olhos relaciona-se à faixa etária dos *motoboys*: observa-se que há um predomínio entre 20 e 24 anos, representando 32% do total. Porém, se agruparmos aqueles da faixa etária de 18 a 29 percebe-se um predomínio de 77%. Já quanto aos motociclistas há um predomínio de 22% entre 25 e 29 anos. Contudo, somando-os aos de 18 a 29 anos chega-se a 51%. Em síntese, pode-se auferir quanto ao uso de motocicletas que é um fenômeno com maior presença entre os jovens do sexo masculino, especialmente os *motoboys*, pois de 10 *motoboys* aproximadamente 8 deles são jovens[37](Gráfico 11).

---

dificuldade em determinar, mesmo que indiretamente, mais fielmente a quantidade de *motoboys* que circulam na cidade de São Paulo. Um ponto pacífico nas pesquisas está relacionado ao gênero, na maioria deles quase a totalidade dos motociclistas são compostos pelo sexo masculino. Nesta última pesquisa citada, 99% dos *motoboys* eram do sexo masculino.

[36] Porém, mesmo em posse desses dados não é possível generalizar e afirmar que os *motoboys* compõem a maioria do universo dos motociclistas na cidade paulistana, isso porque não se pode ter certeza na aleatoriedade que o entrevistador tem em relação ao motociclista e, além disso, é relativamente mais fácil entrevistar os *motoboys* que circulam e se estabelecem por mais tempo nas ruas e avenidas do que aqueles que usam a motocicleta para o trabalho e lazer.

[37] Jovem é um conceituado pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o grupo etário de 15 a 24 anos, embora reconheça a possibilidade de variação de país para país, conforme as "circunstâncias políticas, econômicas e socioculturais" (ONU, 1995). No Brasil, o Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA –

10. Gráfico **11. Gráfico**

Fonte: CET, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva

Fonte: CET, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva

Para Heloísa Martins, da CET, a atividade dos *motoboys* aparece como uma oportunidade para os jovens com baixa qualificação que não conseguiram se inserir no mercado de trabalho:

> *eu acho que o trabalho do motofrete surgiu em São Paulo como uma oportunidade para uma grande quantidade de jovens desempregado sem qualificação, que devido o desenvolvimento das forças produtivas, atualmente, a falta de qualificação vai manter essa gente sem emprego, cada vez é necessário ter um diferencial para se colocar no mercado de trabalho. Então, pessoal que só fez o ensino médio, não fala bem o português, não apresenta nada de diferente, fica entre a opção de trabalhar como ajudante, auxiliar ou coisas assim e ganha até 500 reais por mês. O motofretista tem hoje um piso de 650 reais, ele aluga a motocicleta e ganha produtividade, se ele fizer mais entregas, tem lá motofretistas que chegam a ganhar 2000 reais, essa é uma excelente profissão para quem não tem opção*.

Esta atividade que surge em meados da década de 80 e ganha mais vigor no início década de 90, na verdade, comporta pelo menos duas gerações. Obviamente, sem buscar uma generalização definidora, pode-se notar que a *primeira geração* é resultado direto do processo de reestruturação produtiva na metrópole de São

---

considera adolescentes aqueles que têm entre 12 e 18 anos incompletos (Brasil, 1990). Já o Plano Nacional da Juventude, em tramitação no Congresso Nacional, dirige-se à faixa etária de 15 a29 anos (Brasil, 2004). Segundo o Censo Demográfico do IBGE, em 2000, havia 2.956.211 pessoas entre 15 e 29 anos na cidade de São Paulo, que corresponde a 28,3% da população. Assim, conforme (Cubides C., Humberto et al, 1990), entendemos que o campo da juventude não está restrito a uma fase biológica, mas sim a um tempo social construído pelas condições socioculturais de cada país. Assim, o recorte temporal refere-se ao contexto particular brasileiro e da atividade profissional de que se trata, no caso dos *motoboys* entre 18 a 29 anos. A título de esclarecimento recortamos a partir dos dezoito anos, já que é a idade mínima para concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), categoria A, conforme o Código Brasileiro de Trânsito (art.140), mesmo tendo ciência que muitos trabalham ativamente antes dos dezoito e, portanto, sem a CNH.

Paulo, que gerou milhares de desempregados e que, muitas vezes, sem opção alocaram-se nesta atividade profissional. A princípio, para muitos deles esta atividade não representava mais do que um trabalho provisório. Mas devido às escassas opções no mercado de trabalho, boa parte deles permaneceu nesta atividade – o que sem dúvida lhes confere o título de *pioneiros*. Em entrevista com um experiente *motoboy*, Natércio, 41 anos, este nos explicou como foi o início dessa atividade: "*no começo não era a metade do que é agora. Hoje o pessoal se vê desempregado, a opção é comprar uma moto e trabalhar de motoqueiro*". Perguntei-lhe se havia sido assim com ele, respondeu-me: "*quando eu comecei, eu estava desempregado. Mas eu já tinha uma moto. Aí passou um rapaz e perguntou se eu queria trabalhar. Como eu estava desempregado, me chamou aí eu fui. Na situação que eu estava, pagando aluguel*".

No trabalho de campo foi observado que a todo instante a primeira geração de *motoboys* tentava se diferenciar da *segunda geração* não tanto pela idade em si, mas pelo maior traquejo e vivência no trânsito urbano, já que os mais experientes: "*encontram no saber acumulado e na rede solidária tecida com seus pares um meio para atenuar a densidade do trabalho e evitar os acidentes*" (Diniz , 2003:16).

A *segunda geração* aparece basicamente relacionada a jovens que em sua maioria não conseguiram (e não vêm conseguindo) a inserção em outra atividade formal no mercado de trabalho e, sem muitas opções, foram se *aventurar* como *motoboy* no trânsito urbano da metrópole. São eles, muitas vezes, os *cachorros loucos* que pilotam de forma perigosa e imprudente, expondo-se iminentemente aos riscos do trânsito de São Paulo. É justamente, neste sentido, que o *motoboy* Irlei, 38 anos, relata-nos sobre a questão:

> "*o cara mais novo corre porque não tem experiência. A empresa chega no cara e diz 'é pra ontem'. Às vezes nem é tão urgente. Eu mesmo já peguei serviço aqui e ele falou 'vai lá que é da diretoria e é urgente'. Peguei, fui lá e cadê o cara; tava viajando, era até um final de semana prolongado*".

Ainda sobre o tema, Natércio, fala: "*a diferença dessa garotada hoje, entre 18 a 25 anos, é que pra eles é aventura. É pegar o serviço e sair que nem doido na rua. Para eles é só temporário, até achar um outro e sair".* Doravante, perguntei se mesmo, no alto de sua experiência, ele também não cometia nenhum abuso, aí me disse: "*não, eu ando devagar, quem mais corre são os mais jovens de 18 a 25 anos,*

são estes quem geralmente estão caídos no chão, ainda mais que a maioria são esporádicos". Porém, Carlos, 22 anos, justifica: "*o pessoal mesmo que pega o ônibus, pessoal vê a gente passando rápido, acha que o motoqueiro tá fazendo aquilo porque é motoqueiro, é tudo cachorro louco, mas não vê que a gente tem que acelerar, não tem jeito*"**.**

Entrementes, as atitudes dos *motoboys* mais antigos pautadas por uma carga maior de cautela são encaradas, muitas vezes, pelas próprias empresas de *motoboys* com certa desconfiança e preconceito. Quando entrevistamos, José dos Santos, da *New Executive Express,* uma das perguntas foi sobre o critério de seleção das empresas, ele respondeu:

> *Se o motociclista tem quarenta e cinco anos e ainda não está bem colocado, o cara não é bom, o cara é viciado (não estou dizendo viciado em droga, essas coisas), ele é viciado no mau serviço, na gíria, naquela condição de trabalho ruim [...] tem muitos caras bons, mas por amor a moto, amor à liberdade, são esses que espalham o vício, porque tem vezes que você passa o serviço para um cara desses, de quarenta ou quarenta e cinco anos, ele faz o serviço lentamente, e pode fazer o serviço lentamente. Mas ele faz muita hora, ele para, bate papo, ele é livre. Eu digo assim para os meninos, encare a empresa como uma fábrica, entrou 8 horas, sai as 6 horas da tarde. Encare como uma fábrica, diga para os seus familiares, seus parentes, seus vizinhos que não dá pra pagar aquela continha no banco, não dá pra fazer aquele favorzinho, não dá. Imagine, o motoboy da antiga faz isso, faz tudo pra todo mundo e de graça [...] o mais novo a gente doutrina, essa é a verdade, ele é bom para trabalhar, ele não tem vícios, ele é perigoso, os índices de acidentes estão abaixo dos 23 anos. Se o cara trabalha dois, três anos de motociclista e não teve acidentes, pode contar que ele não terá mais acidentes, é igual brevê de avião, tempo de vôo.*

É assim que a questão dos *motoboys* ligada à informalidade torna-se mais aguda quando aqueles que pilotam as motocicletas são os mais jovens, pois são mais suscetíveis a esta condição e, portanto, às conseqüências daí decorrentes:

> *mão-de-obra jovem é mais suscetível a ser empregada por meio de contratos de trabalho por tempo indeterminado, em práticas de terceirização ou simplesmente sem nenhum tipo de registro ou vínculo com a seguridade social, o que lhes aumenta os riscos pessoais e de suas famílias em suas trajetórias ocupacionais*" (Cacciamali e José-Silva, 2003: 9).

Então, à primeira vista, os jovens *motoboys* vistos como aventureiros sob duas rodas, baseados em sua forma mais agressiva de pilotar a motocicleta são, sobremaneira, mais expostos a acidentes no caótico trânsito das grandes cidades.

Assim, para além das agruras da mistificação que o tema comporta, a Drª. Júlia Greve, médica fisiatra do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, em entrevista a nós concedida, ajuda-nos a problematizar:

> *todo mundo fala da adrenalina, da função em si e a coisa do risco ligado aos mais jovens [...] mas quando você pega um indivíduo que já tem uma família, ela sai daquele perfil que você imagina estereotipado do motoboy. E esse cara, ele quer sair, ele tem a consciência dos riscos que ele corre, que dirige de forma precária assumindo os riscos de andar por aí nos corredores. Também tem a noção de que se ele tivesse a oportunidade ele sairia daquela vida [...] E tem a molecada que chega no mercado de trabalho e com uma visão do que fazem esses grupos, tem a solidariedade entre eles, etc, e talvez seja o grupo de maior risco; são aqueles indivíduos que aceitam trabalhar de qualquer coisa, ele está chegando no mercado de trabalho, muitas vezes, ainda está pagando a moto, então ele vai lá, às vezes nem é motoboy, está fazendo isso de bico e não está preparado. Então a questão é a seguinte 'quão preparado está esse indivíduo para dirigir uma motocicleta nesse trânsito que a gente tem em São Paulo?'.*

Aprofundando a análise, Drª Julia Greve, assevera:

> *Os meninos não têm que querer ser motoboy, se eles quiserem fazer um esporte de aventura, de alta adrenalina que é um componente da atividade dos motoboys, vai fazer um esporte de aventura, um rafting, uma corrida de motocicleta na pista, um rali, etc., mas dentro da segurança. Então temos que dar condição para que o cara não queira ser motoboy, que ele queira se outra coisa na vida; tenha conhecimento e educação para buscar outras coisas e não queira ser motoboy, ser motoboy é uma aspiração muito pouca, além de correr risco de vida e muito pouco para uma vida mal remunerada, mal gratificada, até do ponto de vista social, se apresentar como motoboy, é discriminatório, é uma coisa que está ai, ele não tem que querer ser motoboy, mas se ele for motoboy tem que ser um profissional de motofrete com direitos e deveres, suas obrigações, educação e segurança.*

Em entrevista com o *motoboy* Marcos, 22 anos, perguntei se realmente faltava oportunidade para jovens *motoboys* como ele, assim, respondeu:

> *Então, na verdade as oportunidades são poucas né, o que falta muito é oportunidade, eu conheço muita gente que trabalha como motoboy há muito tempo numa mesma empresa que nunca deram oportunidade pra ele. De repente poderia ter virado auxiliar de escritório até mesmo um diretor, só que ninguém dá oportunidade, como é que você vai crescer na vida, se ninguém te dá oportunidade? Não basta só querer, né, não basta só tentar, se as pessoas não derem oportunidade, não tem opção. E pra mim acho*

> *que é o seguinte: eu procuro o melhor, mas não está fácil de se achar um emprego e também não dá pra você ficar desempregado dois, três meses pra você procurar um melhor.*

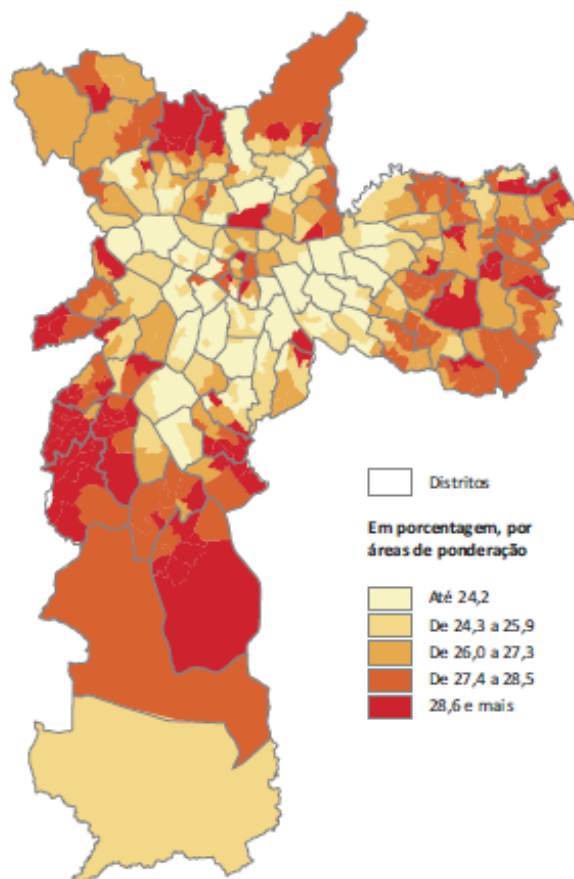
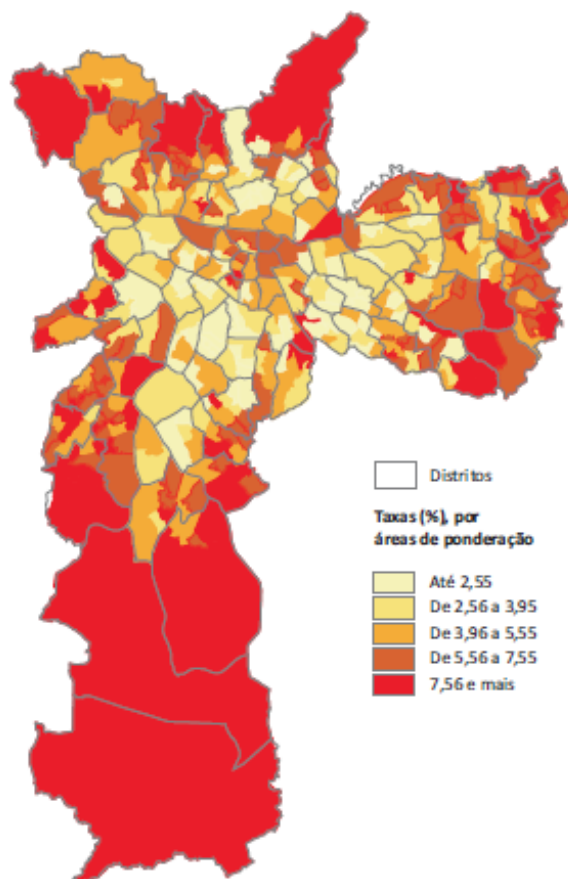
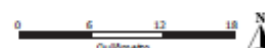
Diante da sua resposta perguntei se ele imaginava o motivo pelo qual as empresas não dão oportunidades a jovens *motoboys* como ele, então parou, refletiu e disse:

> *No meu ponto de vista, acho que é discriminação, só porque é motoboy, veio da periferia, veio do Capão (Redondo) ou veio da zona leste, qualquer lugar aí, acha que o motoqueiro é favelado, não tem perspectiva de vida, acha que pra ele está bom ali, dá um servicinho ou outro pra ele, de vez em quando manda mais cedo pra casa e já acha que é bom demais e não precisa passar disso. Na verdade não é assim né, nem todo mundo quer ficar do jeito que esta, tem gente que quer crescer, né!*

É neste sentido que a Drª Julia Greve aponta para a ferida social que assola milhares de jovens que trabalham, arriscando suas vidas nas ruas e avenidas, as perdem, saem mutilados ou ficam paralisados no leito do hospital, à espera de possível recuperação[38]. Para a Drª Julia Greve o motor que reproduz essa condição é a falta de oportunidades e perspectivas de futuro: *"tanta gente querendo ser motoboy, em alguma coisa estamos falhando nesse país, tem que querer ser astronauta, bombeiro [...] se você não der educação básica, não ensinar as pessoas, como elas vão perceber que podem ser outra coisa na vida? Tem que dar oportunidade*".

No fundo, devido a essa maior exposição e pressão a que são submetidos no espaço e no tempo, os jovens *motoboys,* traduzem-se como agentes de uma nova cartografia urbana, pois carregam o ímpeto e a rebeldia peculiar da idade, somados à racionalidade e lógica que as exigências da circulação rápida lhes impõem. No fundo, muitos desses jovens *motoboys* montam em suas motocicletas tentando driblar as estatísticas da violência urbana nas periferias pobres para virar estatística no violento trânsito no coração da metrópole de São Paulo. No mapa a seguir, produzido pela Sempla[39], é possível observar claramente um verdadeiro estoque em potencial de população jovem (entre 15 e 29 anos) com baixa qualificação e concentrados espacialmente nas periferias pobres da cidade de São Paulo para trabalhar como *motoboys*.

---

[38] Esse tema será melhor tratado no capítulo "Espaço e Trânsito".
[39] http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/olhar/ acessado em 13/04/2009.

Contudo, apesar dos jovens *motoboys* merecerem atenção especial devido às condições de trabalho e aos riscos iminentes a que são submetidos, o fato é que em ambas às gerações e independente do gênero, o que prevalece é a *lógica do acelerador*, da pressa desmedida no espaço voltado às exigências da circulação.

Destarte, o surgimento e a dinâmica da atividade dos *motoboys* podem ser traduzidos a partir de uma verdadeira conjugação, tensa e conflituosa, entre a submissão dos *motoboys* à lógica da circulação e o decorrente processo de *precarização* do mundo do trabalho e pela relativa facilidade de se adquirir uma motocicleta. Entretanto, é interessante frisar que boa parte dos *motoboys* que desempenha esta atividade na cidade de São Paulo se vê em uma profissão que eles mesmos esperam que seja passageira. A este respeito, Carlos Eduardo, diz:

“eu falo com os meus colegas, nenhum de nós pensa em continuar não. Todo mundo que trabalha de motoboy pensa um dia sair”. Já Nilton, 25 anos, explica as suas razões: *“como eu fiquei desempregado, por falta de opção acabei começando a trabalhar na rua, disse que ia ser passageiro, mas já vai pra cinco anos, pra você ver como é que não tem muito emprego”*.

Os relatos dos *motoboys* colocam a inserção formal no mercado de trabalho como um verdadeiro sonho, ao que parece, não tanto por outra atividade profissional que se queira, mas pelo fato de meditarem sobre os riscos e perigos inerentes a que estão submetidos cotidianamente nas ruas de São Paulo, mas por enquanto, eles ousam, contraditoriamente, triunfar no asfalto da metrópole, mesmo que para isso sejam suas principais vítimas.

1.4. Condições de trabalho dos *motoboys*

A atividade profissional dos *motoboys*, que se vale de uma motocicleta – um veículo de duas rodas, motorizado, de pequeno porte –, de saída, garante uma maior agilidade em relação à maior parte dos outros veículos que compõem o trânsito urbano da congestionada metrópole paulistana.

Porém, a motocicleta proporciona uma dinâmica impensável na atualidade para os automóveis ou quaisquer outros veículos automotores, tanto por sua agilidade em uma metrópole envesgada por um congestionamento intenso, quanto pela economia que proporciona em termos de combustíveis, já que ela “*percorre em média 33 quilômetros com um litro de gasolina. Isso representa uma economia de mais de 100% em relação aos carros populares, que [...] consomem cerca de um litro de combustível a cada 13 quilômetros rodados*” (Oliveira, G., 2003:40).

Para tanto, não influi nesta condição o porte da empresa ou a classe social do cliente que faz uso dessa atividade profissional. Independente da quantidade ou qualidade da carga, do tipo ou do valor transportado, os *motoboys* são sempre impelidos pelos clientes (pessoa física ou jurídica) e/ou pelas empresas em que

trabalham para entregar a(s) encomenda(s) o mais rápido possível, seja debaixo de tempestade ou quaisquer que sejam as intempéries e condições de tráfego.

A exigência do tempo, da pressa e da eficiência são os imperativos de marca maior dessa atividade profissional no espaço urbano de São Paulo. Quaisquer desvios dessa lógica são considerados tanto por parte dos clientes quanto por parte das empresas, como tradução da ineficiência, de incompetência e de atraso. Isso, mesmo levando em consideração a complexidade dessa atividade no trânsito urbano e as relações burocráticas que emperram seus trabalhos nas ruas e avenidas, nos edifícios comerciais e/ou residenciais, pois a única consideração louvável é a entrega finda, rápida e conforme o horário combinado.

É neste sentido que os *motoboys* aceleram e arriscam-se nas ruas e avenidas da metrópole paulistana. É dessa forma que sua alma e sua motocicleta transformam-se em apenas um instrumento. As próprias empresas de *motoboys* seduzem os clientes com a promessa de agilidade e presteza. Em uma matéria intitulada *Motoboys de São Paulo são odiados, mas indispensáveis*[40]*,* o jornalista do Jornal *The New York Times*, Larry Rohter, fala da competição entre as empresas que adotam nomes em inglês enfatizando a velocidade "*A competição é alta, e eles adotam nomes, muitos em inglês, tais como: Adrenaline Express, Moto Bullet, Fast Express, Agile Boys, Motojet, Fly Boy, Motoboy Speed, AeroBoy Express, Fast Boys*". Os clientes, seduzidos por este discurso, selecionam as empresas e exigem exatamente presteza nos serviços propagandeados, mesmo que para isto (in)conscientemente incentivem (in)diretamente a lógica da circulação em detrimento da vida humana, por isso que "*cada vez mais a competitividade entre as empresas e a busca pelo lucro imediato prevalecem sobre a segurança e prudência*" (Diniz, 2003:73).

É sob essa lógica que se dá parte da realização da circulação rápida de uma infinidade de mercadorias de lojas diversas, de *shoppings centers*, do setor varejista, de séries infindáveis de mercadorias vendidas pelo telefone ou pela *internet*; ou mesmo, de entregas e coletas de toda ordem vinculadas ao setor financeiro, como também, os mais diversos serviços ligados a cartórios, entregas de exames médico-laboratoriais, redes de alimentação e *fast-food*, lanchonetes e pizzarias – das mais

---

[40]Larry Rohter. *Motoboys de São Paulo são odiados, mais indispensáveis.* The New York Times, 30/11/2004.

sofisticadas às mais simples – a floriculturas, joalherias e, até mesmo, a objetos diversos que remetem a valores sentimentais.

No que se refere à descrição sumária mais pormenorizada acerca da atividade profissional dos *motoboys*, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) [41] coleciona uma série de atividades relacionadas a seu trabalho para além da coleta e da entrega de documentos e mercadorias diversas, assim expostas:

> *coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos*.

Juntamente com essa descrição encontra-se na tabela a seguir desenvolvida pelo MTE que ajuda a ilustrar melhor a atividade cotidiana desempenhada pelos *motoboys* (Tabela 2) – isso não quer dizer que essa descrição dê conta de expressar a dinâmica desses trabalhadores em sua totalidade – muito provavelmente nem seja essa a intenção. De modo geral, é importante sublinhar que a exigência da pressa e urgência a que os *motoboys* estão submetidos, na descrição do MET são raros os alertas concretos sobre os limites e perigos de se andar em alta velocidade no trânsito urbano de São Paulo.

[41] http://www.mtecbo.gov.br. Acessado em 05/03/2008.

1. Quadro

A - EXECUTAR ENTREGAS E COLETAS DE DOCUMENTOS, OBJETOS E ENCOMENDAS
- Entregar talões de cheques e cartões de crédito
- Executar cobrança de valores de terceiros
- Transportar valores de terceiros
- Coletar contratos para terceiros
- Entregar remédios
- Transportar refeições
- Entregar botijões de gás
- Entregar brindes, encomendas, convites, jornais e revistas
- Retirar encomendas no aeroporto
- Coletar equipamentos em poder de usuários
- Entregar convites
- Colher assinaturas em documentos
- Transportar flores
- Entregar resultados de exames médicos
- Entregar galões de água
- Coletar materiais para exames de laboratório
- Retirar passagens aéreas

B - ROTEIRIZAR COLETAS E ENTREGAS DE DOCUMENTOS, OBJETOS E ENCOMENDAS
- Analisar entregas e coletas
- Separar pedidos de entregas e de coletas por áreas
- Consultar guia de endereço para roteirização das entregas
- Levantar referências do local da entrega
- Ordenar entregas priorizando cargas perecíveis
- Adequar roteiro aos pedidos de urgência
- Conferir especificações de entrega
- Conferir destinatário
- Calcular necessidade de combustível

C - EFETUAR PROCEDIMENTOS DE COLETAS E ENTREGAS
- Preencher formulário de protocolo
- Verificar estado do lacre do malote ou embalagem
- Identificar número do lacre do malote transportado
- Identificar-se ao cliente
- Registrar ocorrência de destinatário não localizado ou ausente
- Colher assinatura e identificação do destinatário no ato da entrega
- Consultar empresa em caso de não localização do destinatário
- Receber valor do serviço prestado no ato da entrega
- Emitir recibo da coleta
- Subsidiar empresa na atualização do cadastro de clientes
- Colher assinatura do destinatário no ato da entrega

D - REALIZAR SERVIÇOS BANCÁRIOS E DE CARTÓRIOS
- Descontar cheques
- Pagar títulos
- Realizar transferências de valores entre bancos
- Realizar depósitos
- Retirar cheques devolvidos
- Retirar talões de cheque
- Autenticar cópias e documentos
- Executar câmbio de moedas
- Reconhecer firmas em documentos

E - CONDUZIR VEÍCULOS COM SEGURANÇA
- Respeitar limite e carga do veículo
- Respeitar legislação de trânsito
- Utilizar traseiros e dianteiros conjuntamente
- Utilizar marcha própria de acordo com a via
- Dirigir defensivamente
- Manter giro da bibicleta
- Utilizar equipamento de proteção individual
- Reduzir velocidade em condições adversas

F - CONSERVAR VEÍCULO
- Verificar nível de óleo e combustível
- Regular freios
- Regular relação (corrente, coroa e pinhão)
- Verificar estado e pressão dos pneus
- Verificar parte elétrica
- Trocar óleo
- Lavar veículo
- Providenciar reparo do veículo
- Lubrificar rolamentos
- Providenciar manutenção preventiva do veículo
- Trocar pneus
- Manter documentação do veículo em ordem

Z - DEMONSTRAR COMPETÊNCIAS PESSOAIS
- Utilizar uniformes de acordo com o trabalho e ou local
- Utilizar vestimenta adequada ao ciclista
- Demonstrar sociabilidade
- Manter bom relacionamento interpessoal
- Manter asseio pessoal
- Dar provas de auto-estima
- Zelar pelo bom estado das encomendas transportadas
- Demonstrar solidariedade
- Demonstrar acuidade visual
- Dar provas de reflexo
- Demonstrar aptidão mecânica
- Agir com responsabilidade
- Evidenciar ética profissional
- Demonstrar flexibilidade
- Dar provas de força física
- Demonstrar conhecimento de noções de mecânica de veículos

Fonte: MTE

Questionado sobre a rotina de seu trabalho, o *motoboy* Cristian, 25 anos, descreveu assim: "*entrego só documentos. Mas geralmente os motoboys entregam de tudo, desde pizza até valores".* Guardadas as devidas proporções, já que existe um dado limite físico das motocicletas, realmente os *motoboys* entregam quase tudo. Fiz a mesma pergunta a outro *motoboy* Donizete, e este me narra da seguinte maneira: "*entrega de documento, entrega em geral, até cachorro eu já levei véio, juro pra você, levei dentro daquelas caixinhas [...] Eu levei este cachorro do Mandaqui até Moema cara, você acredita, mas a mulher pediu pela amor de Deus pra eu não correr*".

Apesar da preocupação da cliente se restringir ao seu cachorro, são poucas as situações em que os clientes não exigem que os *motoboys* corram. Parece que o cachorrinho fez suspender a lógica desumanizante que irrompe o asfalto árido da metrópole, tal como a simpática Baleia, cadelinha personificada no livro *Vidas Secas*, de Graciliano Ramos, que humaniza e dá vida ao árido e hostil ambiente do semi-árido nordestino vivido pela família de Fabiano.

Mas a exceção não distrai a racionalidade impregnada na metrópole, ela quer movimento, dinâmica e presteza, como diria o *motoboy* Cristian, 25 anos, "*o pessoal quer tudo pra ontem*". Para o empresário José dos Santos, da *New Executive*, a exigência da pressa e urgência já é algo introjetado na cultura do Brasil, em especial, na paulistana:

> *a cultura do nosso país, a cultura é a agilidade, São Paulo é uma cidade ágil, São Paulo é uma cidade que você pode trabalhar 24 horas se quiser. Então o foco do trabalho é a agilidade. Eu não condeno o cliente que quer agilidade, só que você pode ser muito bem ágil com inteligência. O motociclista, por exemplo, vai fazer uma determinada entrega tudo tem seu tempo, daqui (Vila Carrão) até o terraço Itália são 8 minutos, são 11 quilômetros, com todos esses faróis fechando, olha no máximo dez minutos. O que não pode? Parar, bater papo [...] às vezes o cara para na casa da namorada, pára para bater papo com outro [...] não precisa de correria, mas não pode ficar parado, a velocidade ideal para trabalhar numa cidade como São Paulo é de 50km/h, porque se você sofrer qualquer tipo de acidente não será fatal*.

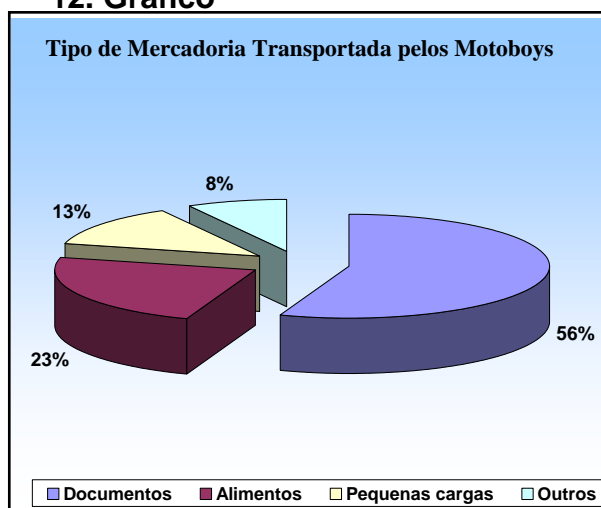
Questionei se não existe abuso das empresas que tem como meta exclusivamente a rapidez da entrega, aí citou um exemplo para justificar:

> *Você pega lá o Habib´s 28 minutos, que tem um monte de gente que condena, eu acho normal, sabe por quê? O raio de entrega de uma loja Habib´s é de 4 quilômetros. Quer dizer, 28 minutos da pra você sair daqui, a 60 km por hora e chegar em Interlagos em 28 minutos [...] o pedido caiu lá na boqueta, quantos minutos tem, 28 minutos é o pedido. Então, o Habib´s tem 12 minutos para produzir o pedido e o motociclista fica com 16 minutos da entrega, em quatro quilômetros da pra fazer o que quiser, eu não sou contra não, tem que ter agilidade* [...] *Tem que ter bom senso, o que não pode é o cliente pedir para entregar num banco da (Av.) Paulista 10 para as quatro. Aí não dá, a pressão psicológica pode causar acidentes, até dá pra chegar em 10 minutos na (Av.) Paulista, mas aquela pressão psicológica atrapalha*.

É neste cenário que se prolifera a idéia de circulação corrente e frenética realizado por um discurso ideológico que camufla os processos contraditórios encarnados na natureza desigual dessas relações sócio-espaciais. É no âmbito da fluidez do espaço e da fruição de um tempo estritamente quantitativo, que mais do que mediar à vida moderna das pessoas, vem ritmando e impondo um corre-corre diário. A determinação homogênea e vazia do tempo de entrega de uma mercadoria visa, antes de tudo, suprimir as múltiplas temporalidades e o tempo vivido pelo tempo da técnica, do capital.

Essa lógica traduzida em parte pela rede de *fast food Habbibs* – em que o *motoboy* é responsável por entregar o pedido em 28 minutos, caso contrário, o cliente não precisa arcar com o custo do mesmo que é repassado para o *motoboy* –, se expressa mediando a forma de ser das empresas e da sociedade, regidas pelos ditames da pressa e urgência desmedida.

Mas analisando os tipos de entregas realizadas pelos *motoboys* a partir da pesquisa Ibope Opinião (2006), constata-se que 56% são documentos, 23% são alimentos, 13% são pequenas cargas e 8% são outros tipos de mercadorias. Informação, esta, que se conjuga ao fato de que o maior tomador de serviços de motofrete na cidade de São Paulo é “*o mercado financeiro, seguido dos setores do comércio e alimentação*” (2003:60 apud São Paulo, 2002).

12. Gráfico

Fonte: Ibope Opinião, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

Como São Paulo é a metrópole brasileira que concentrou o maior número de atividades administrativas e de controle do território nacional, tornou-se o centro de

gestão do sistema financeiro nacional, centralizando e articulando os agentes econômicos, sobretudo, os financeiros, através da informação e reforçando o seu papel de comando da economia brasileira (Lemos, 2004:111; Carlos, 2004:57)[42].

Esta lógica que se expressa e se materializa na cidade em função do setor de serviços, visando abarcar, prioritariamente, um número cada vez maior de pessoas e uma extensão mais ampla no espaço, tem no setor de transporte um elo fundamental. Karl Marx no século XIX já destacava o importante papel do setor de transporte e comunicação, considerado um ramo produtivo que se dá no seu movimento, no deslocamento, o que ele chamava de "*ramos industriais autônomos*", pois nestes "*o processo de produção não é nenhum produto, nenhuma mercadoria* (Marx, 1970:55), tendo o transporte, especialmente, sua relevância, pois a "*produção e consumo aparecem, portanto, como dois atos separados, no tempo e no espaço. A indústria de transporte que não cria um produto novo, mas apenas desloca homens e coisas, faz ambos coincidirem*" (Ibid., p.55 apud Tschuprow, 1875:69-70). Mais adiante K. Marx define com maior clareza esta questão:

> *O que a indústria de transporte vende é a mudança de lugar. O efeito útil produzido está inseparavelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transporte. Homens e mercadorias viajam com o meio de transporte, e seu deslocamento, seu movimento no espaço, é precisamente processo de produção que ele realiza. O efeito útil só pode ser usufruído durante o processo de produção; não existe como objeto de uso diverso desse processo, objeto que funcionasse, depois de ser produzido, como artigo de comércio, que circulasse como mercadoria. Mas, o valor de troca desse efeito útil é determinado como qualquer outra mercadoria, pelo valor dos elementos de produção (força de trabalho e meios de produção) consumidos para obtê-lo mais a mais-valia gerada pelo trabalho excedente dos trabalhadores empregados na indústria de transporte (*Ibid., p.56).

Para Braudel, os "*transportes são remates necessários à produção: quando se aceleram, tudo vai bem, ou melhor*" (1996:306); na atualidade, num espaço de uma grande cidade como São Paulo apinhada de carros, são os *motoboys,*

---

[42] Para Amalia G. de Lemos "*a Cidade (São Paulo) conta como uma extensa rede de bancos estrangeiros dos mais importantes do mundo e que apóiam 38% das 100 maiores empresas privadas de capital nacional. Assim como 63% dos grupos internacionais instalados no país, as 6 das 10 maiores empresas de cartão de crédito*" (Lemos, 2004:111 apud Prefeitura de São Paulo, 2003). Para Ana F. Carlos "*Do ponto de vista da centralização do dinheiro, potencialmente, capital, os dados apontam que se concentram em São Paulo 19 das 30 instituições financeiras do país. Localizam-se também em São Paulo as sedes de 104 bancos dos 177 bancos que atuam Brasil [...] No que se refere aos lucros do setor bancário, permaneceram em São Paulo no ano de 2000, 87% dos lucros gerados em todo o país*" (Carlos, 2004:57 apud Revista Exame, 2001).

portadores da fluidez no trânsito, integrantes de uma atividade baseada no transporte de pequenas encomendas, traduzida pela habilidade e rapidez com que conduzem a motocicleta, somados ao baixo custo proporcionado pela mão-de-obra precária *disposta* a arriscar-se, conectados a uma rede avançada de tecnologia da comunicação e da informação, que em parte garantem a realização da mais-valia em uma metrópole condicionada pelos ditames do capital, onde o aumento das trocas, das vendas, do marketing e do desejo de consumir são as metas.

Os *motoboys*, no fundo, são parte dos proletários urbanos que saíram das fábricas e tomaram as ruas da cidade. Mas devido à natureza de sua atividade não são enquadrados classicamente como o proletário industrial, os trabalhadores produtivos, são antes, determinados por uma concepção mais ampliada que inclui os chamados trabalhadores *improdutivos.* Para R. Antunes, o trabalhador produtivo é "*aquele que produz diretamente mais-valia e participa diretamente do processo de valorização do capitalismo, ele detém por isso um papel de centralidade no interior da classe de trabalho, no proletariado industrial o seu núcleo principal*", já os trabalhadores improdutivos são "*aqueles cujas formas de trabalho são utilizadas como serviços, seja para uso público ou para o capitalista e que não se constituem como elemento diretamente produtivo como um elemento vivo do processo de valorização do capitalismo e de criação da mais-valia*"(Antunes, 1999:102)

Para Lazzarato & Negri (2001:30), a "*categoria clássica do trabalho se demonstra absolutamente insuficiente para dar conta da atividade do trabalho imaterial*". Obviamente, o trabalho imaterial não exclui para sua efetivação o trabalho material (Diniz, Assunção et al., 2005 apud Lima et al., 2002). Entrementes, o primeiro tem sua importância fundamental na relação social vinculada a totalidade desse novo ciclo produção-consumo: "*O trabalho imaterial se encontra no cruzamento (é a interface) desta nova relação produção/consumo. É o trabalho imaterial que ativa e organiza a relação produção/consumo*" (Lazzarto & Negri (2001:45).

É nesta sociedade, comandada por uma nova etapa do capitalismo, onde reina soberana a mercadoria, que Lefebvre (1969:25; Idem, 1991:77) chama de "*sociedade burocrática de consumo*", que Heller denomina a "*sociedade consumista manipulada*" (Santos, 1987 apud Heller, 1972:70), ou mesmo Baudrillard de "*sociedade de consumo*" (Santos, 1987 apud Baudrillard,1970:114). Nesta sociedade, para Milton Santos, "*as empresas hegemônicas produzem o consumidor*

antes de produzir os produtos. Um dado essencial do entendimento do consumo é que a produção do consumidor, hoje, precede à produção dos bens e dos serviços" (Santos, 2003a:48)

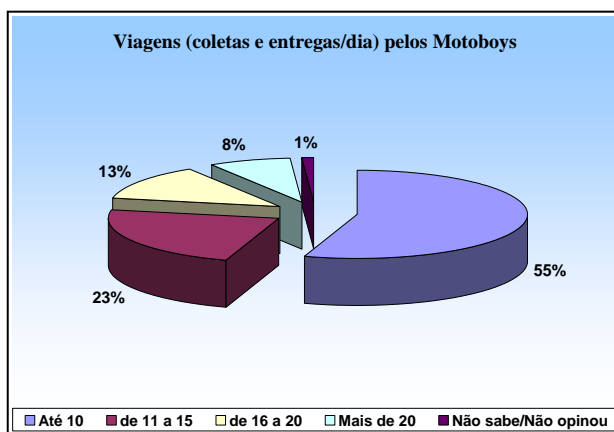
Neste sistema ideológico onde a publicidade e a informação se postam, deliberadamente, a serviço do capital, onde o homem é encarado não mais do que como um mero comprador em potencial de mercadorias, agora ele mesmo é um produto das relações de mercado, no sentido em que seus gostos, expectativas, valores, gestos, etc., são produzidos matematicamente *a priori* dos produtos findos.

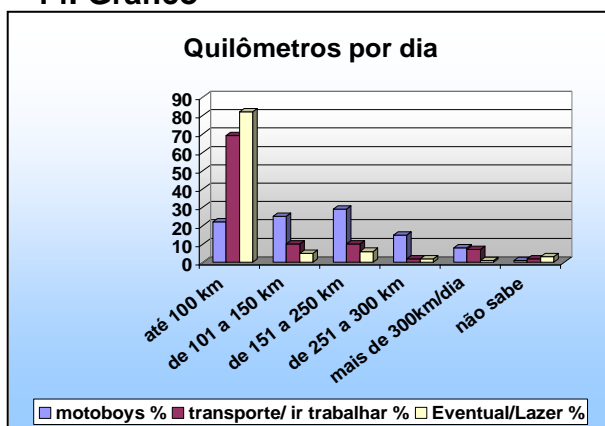
É neste ínterim que os *motoboys* tornam-se instrumento de mediação entre a voracidade de produção e consumo, deslocando o fator de produção dos desejos e necessidades frívolas que comandam o ato de consumir na cidade contemporânea. Se antes era a roda da engrenagem que engolia os trabalhadores na sua submissão à racionalidade do capitalismo no chão da fábrica, magistralmente explorado por Charles Chaplin, no filme *Tempos Modernos*, é agora a roda da moto que o expele para o chão do asfalto da cidade, os proletários urbanos sob os reclames do mundo da mercadoria.

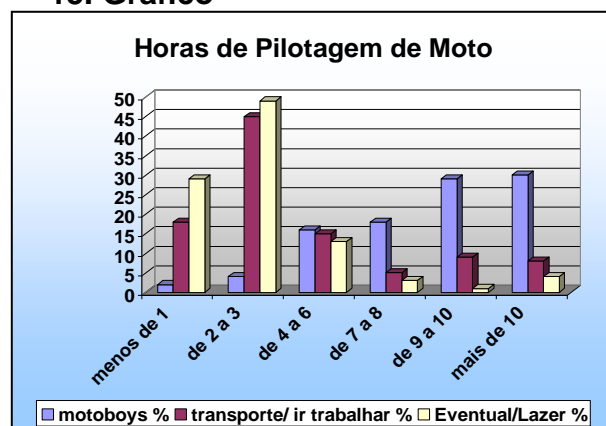
É essa racionalidade que impõe aos *motoboys* acelerarem a mais de cem quilômetros por hora, a rodarem mais de 200 quilômetros por dia, muitas vezes, em dupla (ou tripla) jornada – chegando a cumprir até 16 horas de trabalho. E são justamente essas características que foram captadas pela pesquisa "Ibope Opinião" (2006), onde os motociclistas questionados em relação a quantidade de entregas mostram que 55% deles fazem até 10 viagens por dia, 23% de 11 a 15 e 13% entre 16 e 20 viagens por dia (Gráfico 13). Em relação a quilometragem rodada diariamente, verificou-se que 29% dos *motoboys* rodam de 151 a 250 quilômetros por dia, já quanto aos que usam a motocicleta como meio de transporte, constatou-se que 69% andam até 100 km e, por último, daqueles que a utilizam para o lazer, verificou-se que 82% circulam até 100 km (Gráfico 14). No que se refere a quantidade de horas pilotadas em cima da motocicleta, a diferença é mais gritante, pois 30% dos *motoboys* cumprem uma jornada acima de 10 horas de trabalho, enquanto aqueles que utilizam a motocicleta como meio de transporte e lazer pilotam de 2 a 3 horas por dia, respectivamente, 45% e 49% (Gráfico 15).

O entendimento da atividade profissional pautada por péssimas condições de trabalho, vinculada geralmente as mais diversas formas de degradação das relações de trabalho, traduz-se por uma lógica *hipererexploratória* que leva os *motoboys* a

experimentar com mais intensidade uma relação tempo-espaço em cima de duas rodas expostos a mais situações de riscos e acidentes de trânsito[43].

13. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

14. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

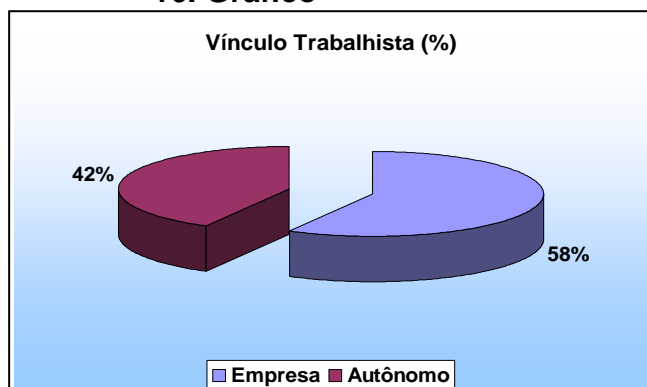
15. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

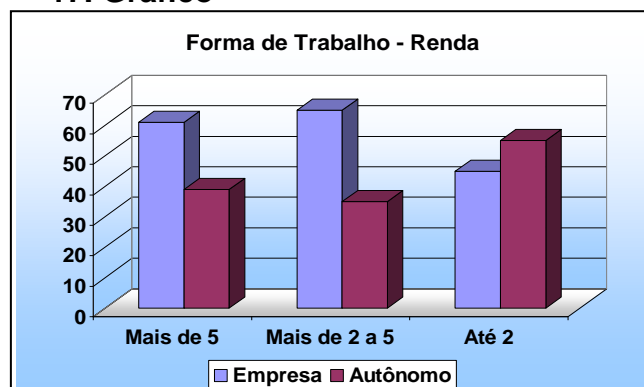
Porém, as dificuldades de análise acerca da atividade profissional dos *motoboys* devem-se em parte à sua natureza profissional e a complexidade que a envolve quando se busca eleger algumas realidades e vínculos trabalhistas, sempre instáveis e cambiantes sob a marca do mundo precário do trabalho, a saber, essas e outras tantas: (a) *motoboys* que trabalham para empresas de *motoboys*, com ou sem registro em carteira; (b) *motoboys* que prestam serviços diretamente para uma empresa do setor formal da economia, com ou sem registro na carteira de trabalho; (c) *motoboys* que trabalham como terceirizados (com ou sem registro em carteira) em outra empresa do setor formal da economia; (d) *motoboys* que trabalham como

[43] Esse tema será melhor tratado no capítulo Espaço e Trânsito.

terceirizados (com ou sem registro em carteira) em outra empresa do setor informal da economia; (e) *motoboys* que trabalham como autônomo (prestador de serviço regular ou não na Prefeitura de São Paulo); (f) *motoboys* que trabalham como *esporádico* ou *freelancer* (sem registro na carteira, com trabalho eventual e regime diferenciado de remuneração) prestando serviço para as mais diversas empresas do setor formal, informal ou mesmo pessoas físicas.

Na pesquisa Ibope Opinião (2006), entre os *motoboys* entrevistados, 58% deles tinham vínculo trabalhista direto com empresa e 42% eram autônomos (Gráfico 16). A pesquisa Ibope não aprofunda de maneira clara a respeito das condições de trabalho deles em ambos os casos, isto é, trabalham diretamente na empresa, mas possuem registro em carteira e outros benefícios fundamentais? São autônomos realmente ou são trabalhadores informais sem registro em carteira ou quaisquer coberturas trabalhistas? Já do ponto de vista da remuneração, levando em conta o vínculo trabalhista, 50% dos autônomos recebem até 2 salários mínimos, sendo que entre aqueles com vínculo na empresa, mais de 60% ganham entre 2 a 5 salários mínimos (Gráfico 17). Ou seja, os que trabalham diretamente na empresa têm um maior rendimento, porém isso não evidencia se este tem ou não registro em carteira profissional.

16. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

17. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

Para José dos Santos, da *New Executive*, em relação aos rendimentos dos *motoboys*, os salários mais altos que alguns deles recebem não significam necessariamente melhores condições de trabalho, ele explica:

> *Agora mesmo eu estava numa reunião aqui, que os meninos falaram que a concorrência está pagando um salário maior. Aí, então, vamos*

> *ver. Esta empresa paga um pouco mais, mas eu registro, não dá assistência médica, que nós damos, não dá cesta básica que nós damos, não dá assistência odontológica que nós damos, não dá seguro de vida, nós damos, então a gente estava até fazendo a conta aqui, os motofretista lá ganham 1500 reais, mas aqui o motofretista custa 2100, mas ele ganha no final, no bolso dele 1200.*

Do ponto de vista dos vínculos, o exemplo mais explosivo relatado pelos próprios *motoboys* é o fato de trabalharem na informalidade, o que eles chamam de *esporádicos* – sem registro na carteira de trabalho e, portanto, desamparados dos direitos trabalhistas. Nas entrevistas a maioria afirma que a categoria encontra-se na informalidade. Um deles foi Mickey, 26 anos, que diz: "*a maioria é pelo esporádico e alguns no contrato*". Tal como Mickey, o *motoboy* Jéferson, de 22 anos, casado e pai de família, fala: *"eu trabalho como esporádico [...] faço* (trabalho de entregas e encomendas) *de Barueri a Itaquera, tudo, de ponta a ponta"*. Mais adiante ele esclarece como é o trabalho do *esporádico:*

> *eu sou colaborador de uma empresa de motoboy. No meu caso eu trabalho na Translight, em Barueri, aí uma empresa precisa levar um documento para qualquer lugar de São Paulo, ela liga pra Translight, pede um motoboy pra fazer esse serviço, aí a Translight libera um motoqueiro, a gente vai até a empresa que pediu, pega o serviço e leva aonde eles quiserem*.

Muito próximo é o relato de Donizete, 32 anos, sobre o trabalho de esporádico:

> *no esporádico, você fica na empresa esperando sua vez. Essa empresa tem uma cartela de clientes, e durante o dia eles ligam pedindo serviço, você não tem lugar certo para ir, nem hora certa para ir, nem sabe se vai, tem dia que você não trabalha".*

Ao questionar Jéferson sobre a forma de pagamento no *esporádico*, ele responde: *"na hora que a empresa liga, abre uma ordem de serviço, com horário, quando você entregar a encomenda na firma ela fecha a ordem de serviço e coloca o horário que você termina".* Donizete, fala que a maioria recebe por hora no esporádico, assim explica:

> *por hora você recebe R$ 6,00 e no mínimo R$ 12,00 por duas horas [...] você tem o mínimo de duas horas pra fazer o serviço, mas se você demorar duas horas pra fazer daqui (Centro de São Paulo) até a (Av.) Faria Lima, você não vai ganhar dinheiro, então você vai correndo e volta pra entra na fila novamente. Você tem duas horas*

pra fazer, mas se você fizer em vinte minutos você vai ganhar as mesmas duas horas e entra na fila de novo.

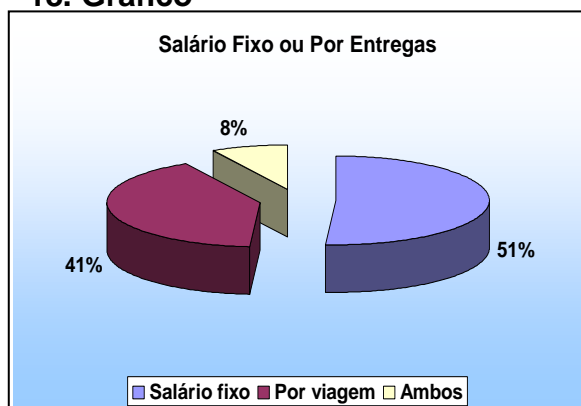
É assim que, somada à falta de cobertura legal, principalmente, os *motoboys esporádicos* com suas decorrentes formas de remuneração (por hora, por quilômetro rodado e por entregas efetuadas), acabam sendo induzidos a um ritmo alucinante de entregas e expostos aos mais diversos riscos inerentes. É justamente isso que o *motoboy* Ailton, 32 anos, diz: *"a profissão de motoqueiro é de alto risco por causa do esporádico, justamente por causa do esporádico, eles vão fazer em torno, por dia tem gente que faz 15 horas pra fazer o serviço por aí que nem doido".* Ou seja, a primeira e única estratégia de quem está submetido a esta forma de remuneração é acelerar para realizar a maior quantidade de entregas, num menor tempo possível.

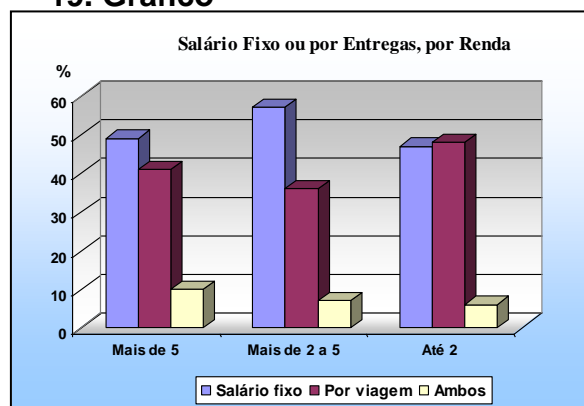
Em relação à remuneração dos *motoboys*, conforme SindimotoSP, o piso salarial dos *motoboys* determinado em Convenção Coletiva (2009/2010) é de R$ 730,00, além da "*reposição do custo da utilização da moto do empregado e seus acessórios*" que se dá dessa maneira: até 120 km/dia (ou 2.520 km/mês) é de R$361,57 ou acima de 120 km/dia (ou acima de 2521 km/mês) é de R$361,57 + R$0,14/km[44].

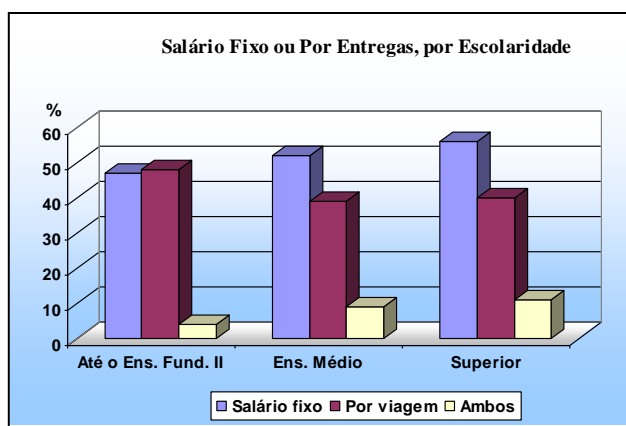
Conforme a pesquisa Ibope Opinião (2006), 51% dos *motoboys* recebem salário fixo (mensal), 41% recebem por entregas e 8% deles recebem mensalmente e por entregas (Gráfico 18). Denota-se, portanto, que quase a metade dos *motoboys* trabalha como esporádicos. Entre os que recebem por entregas, 48% ganham até 2 salários mínimos, entre os que recebem um salário fixo, 57% ganham entre 2 e 5 salários mínimos (Gráfico 19). Já em relação ao salário e a escolaridade percebe-se que a maioria (48%) dos que recebem por entregas possuem o Ensino Fundamental II, dado sem muita alteração em relação aos que recebem por salário fixo, pois 47% desses têm até o Ensino Fundamental II. Verifica-se uma diferença mais substancial entre aqueles com Ensino Médio e Superior. Dos que recebem salário fixo 52% tem o Ensino Médio, contra 39% dos que recebem por entregas. Já em relação aos que têm Ensino Superior, 56% recebem salário fixo e 40% recebem por entregas (Gráfico 20).

---

[44] http://www.sindimotosp.com.br. Acessado em 10/09/2009.

18. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

19. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

20. Gráfico

Fonte: IBOPE Opinião/ Org.: Ricardo B. Silva

Mas independente de seu vínculo empregatício esses trabalhadores de uma maneira geral estão expostos às mais diversas situações de insegurança e deterioração da saúde e vida. Já que o motor que determina o tempo e o ritmo dessa atividade profissional é o tempo do capital que é, invariavelmente, anticíclico em relação ao tempo da vida.

Apesar de nossa análise não entrar no mérito das conseqüências à saúde física e psicológica dos *motoboys*, resultantes das condições de trabalho no caótico trânsito da cidade de São Paulo, indubitavelmente, verifica-se que eles estão submetidos ou arriscados aos tombos, ao adoecimento por postura incorreta na motocicleta ou uso da mochila[45], à exposição permanente aos gases tóxicos, ao desconforto climático – assunto que poderá ser aprofundado em pesquisas

[45] Apesar de proibida conforme regulamentação é comumente usada pelos *motoboys*. Ver este assunto no capítulo Espaço e Normas.

posteriores. Sem contar as situações diversas em que se deparam nas ruas e avenidas de São Paulo, desde a violência urbana cotidiana, a cachorros raivosos, a linhas de cerol[46] usadas para empinar pipas, a discriminação e estigmatização social, além é claro de se depararem constantemente com a faceta mais cruel da problemática de sua atividade: a morte.

[46] Mistura de cola e vidro aplicada em linhas de papagaios ou pipas que tem seu uso proibido pela Lei nº 12.192, de 6 de janeiro de 2006, que assim estabelece no Art. 1º "*Fica proibido o uso de cerol ou de qualquer produto semelhante que possa ser aplicado em linhas de papagaios ou pipas*".

CAPÍTULO 2 - ESPAÇO E TRÂNSITO

"Quando a arte se torna maior que a criação muitos a chamam de obra. Quando a obra se torna maior que o homem ela se chama cidade" (Marcelo Yuka, *Cidades*)

"*Enxergo claramente a diferença entre o meu carro vermelho, importado da Alemanha, e os carros nacionais. A diferença que me separa definitivamente dos pedestres que invadem a via onde trafega meu carro vermelho, importado da Alemanha [...] Está chovendo dinheiro em Nova York ! Estou indo velozmente, no meu carro vermelho, importado da Alemanha, para Nova York [...] não aqui, na Marginal Tietê, onde só chove chuva de água normal e os carros nacionais impedem a passagem veloz do meu carro vermelho, importado da Alemanha*" (André Sant'Anna, *O Importado Vermelho de Noé*)

"... E tropeçou no céu como se fosse um bêbado
E flutuou no ar como se fosse um pássaro
E se acabou no chão feito um pacote flácido
Agonizou no meio do passeio público
Morreu na contramão atrapalhando o tráfego". (Chico Buarque, *Construção*)

2.1. Cidade em Trânsito

Se a “*cidade é a mais poderosa das máquinas criadas pelo mundo moderno*” (Lemos, 1993:183), a São Paulo contemporânea é uma máquina que não pode parar. Todavia, apesar ser pautada e cooptada cada vez mais pelo ritmo frenético do dia-a-dia, onde o tempo é estritamente quantitativo, num *tic-tac* incessante dos relógios, onde tudo está sempre por fazer e sempre atrasado, o trânsito urbano aparece como desestabilizador dessa condição.

E é justamente a atividade dos *motoboys* que aparece como um dos instrumentos fundamentais nesta nova condição da cidade a fim de equalizar o tempo quantitativo do capital à realidade objetiva no espaço urbano, marcado pelas exigências despóticas da fluidez, por isso, este capítulo dedica-se a: (a) analisar as recentes transformações sócio-espaciais voltado à circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações no espaço urbano da cidade de São Paulo; (b) compreender como o espaço urbano de São Paulo estruturou-se privilegiando o automóvel – como transporte individual – em detrimento dos transportes públicos e as conseqüências daí decorrentes; (c) demonstrar como as motocicletas e os *motoboys* passam a ser considerados invasores do trânsito planejado para aos automóveis; (d) analisar como os *motoboys*, contraditoriamente, são vitimados e reproduzem os conflitos e os dramas que variam de estigmas e discriminações aos altos índices de acidentes de trânsito; (e) revelar como os *motoboys* aparecem como *necessidade* de novas práticas sócio-espaciais da cidade de São Paulo na alvorada do século XXI.

Essas novas práticas sócio-espaciais ditadas pela transição de regimes de acumulação, no fundo, passariam a deixar cada vez mais suas marcas expressas no espaço urbano. O arquétipo dessa nova condição urbana traduzia-se pelo estabelecimento das cidades mundiais, vinculado ao setor financeiro e de serviços (Sassen, 1993:188; Lencione, 1998:3; Castells 1999:476; Carlos, 2001:21; Lemos; 2004:119).

Então, São Paulo, de *lócus* e entreposto da indústria, passa a assumir cada vez mais a preponderância do setor de serviços. Porém, Milton Santos analisando grandes metrópoles, como São Paulo, antes de tudo, sublinha seus antagonismos por ele denominados de “*modernidade incompleta*”:

> *Nela se justapõem e superpõem trocas de opulência, devido a pujança da vida econômica e suas expressões materiais e sinais de desfalecimento, graças ao atraso das estruturas sociais e políticas. Tudo que há de mais moderno pode aí ser encontrado, ao lado das ocorrências mais gritantes* (Santos, 1990:13).

No fundo, São Paulo, no eixo das cidades mundiais, revela a mais grassa contradição da engenharia neoliberal, baseada na multiplicação do consumo em escala global, concomitantemente à proeminência dos problemas sociais de toda ordem. É neste sentido que a cidade contemporânea, baseada e organizada em função do setor de serviços, de modo a garantir, prioritariamente, os negócios e o consumo em escala colossal, vem se materializando de maneira complexa, fragmentando e parcelando em um espaço dos que consomem e dos que querem consumir.

Isto é, a cidade inteira vira uma mercadoria a ser consumida. Tal como Henri Lefebvre nos ensina, o "*desenvolvimento do mundo da mercadoria alcança o continente dos objetos [...] Ultimamente, o próprio espaço é comprado e vendido*" (Lefebvre, 1999:142). É assim que o espaço urbano é vendido em parcelas, revelando a partir de suas formas e funções, necessidades, interesses e ideologias que se manifestam, dialeticamente, em uma relação entre o mundial e o lugar, sob espaços fragmentados e desconexos da totalidade.

Sobre as transformações nas formas e funções sofridas em São Paulo ao longo da história, Teresa P. Caldeira nos oferece a leitura sintética de um processo que se traduz pela realização da segregação sócio-espacial em pelo menos três fases de expressão no espaço da cidade:

> *A primeira se estendeu do final do século XIX até os anos de 1940 e produziu uma cidade concentrada em que diferentes grupos sociais se comprimiam numa área urbana pequena e estavam segregados por tipos de moradias. A segunda forma urbana, a centro-periferia, dominou o desenvolvimento da cidade dos anos 40 até aos anos 80. Nela diferentes grupos sociais estão separados por grandes distâncias espaciais: as classes médias e altas concentraram-se nos bairros centrais com boa infra-estrutura, e os pobres vivem nas precárias e distantes periferias. Embora os moradores e cientistas sociais ainda concebam e discutam a cidade em termos do segundo padrão, uma terceira forma vem se configurando desde os anos 80 e mudando consideravelmente a cidade e sua região metropolitana. Sobrepostas ao padrão centro-periferia, as transformações recentes estão gerando espaços nos quais os diferentes grupos estão muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns. O*

> *principal instrumento desse novo padrão de segregação espacial é o que eu chamo de 'enclaves fortificados'. Trata-se de espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho* (Caldeira, 2003:211).

Ou seja, para Caldeira o estabelecimento desse processo na metrópole de São Paulo no final dos anos 90, no fundo incorpora no espaço uma nova segregação (ou auto-segregação) mais complexa e diversificada do que fora nas expressões anteriores. Apesar da oposição centro-periferia ainda ser uma realidade operante que atravessa a vida social de São Paulo, a "*Cidade de Muro*" arregimenta-se colocando em xeque os princípios basilares da acessibilidade e livre circulação no espaço público da/na metrópole.

Para o geógrafo Paulo César Gomes as "*metrópoles desfazem-se em fragmentos socioespaciais e perdem a idéia de unidade*" e encontram-se numa situação de "*verdadeiro arquipélago urbano*" (Gomes, 2001:191). É neste sentido que *shoppings centers*[47], *hipermercados*[48], edifícios de alto padrão, condomínios fechados que ombreiam as periferias pobres da metrópole, o *policentrismo*[49] que expressa o desenvolvimento contemporâneo dos serviços (Frugoli, 2000:40; Lemos, Scarlato et al., 2002:221; Lemos, 1999:21) com todo um aparato de segurança e infra-estrutura tecnológica são chamados de "*ilhas utópicas*" (Gomes, 2001:186-187). Esses "*guetos voluntários*" de que nos fala Bauman (2003:106) permitem que os seus usuários tenham o menor contato possível com o espaço público, pois "*o espaço público que só é público para quem possui automóvel ou viaja em ônibus*" (Lemos, 1999:22). E é neste sentido que o emuralhamento da vida social eleva-se de seguinte forma:

> *O uso da via pública se restringe progressivamente ao seu valor instrumental primário, a circulação. Saímos cada vez menos e quando o fazemos, em geral por absoluta necessidade, devemos*

---

[47] "O primeiro *shopping center* construído no Brasil foi o Iguatemi, inaugurado em 1966, em São Paulo, onde estão concentrados atualmente 35 do total de 345 *shopping tradicionais"* (163).

[48] "Dupuy (1995:75-81) cita os hipermercados como um exemplo da arquitetura e da paisagem construída para o automóvel. Os hipermercados são magazines gigantes que surgiram na França, em 1963. Seu idealizador foi Marcel Fournier, da Cadeia de hipermercado *Carrefour*. Os hipermercados se impõem associando ofertas e melhores preços (devido ao poder de barganha, controle dos estoques, emprego de avançados sistemas de logística de distribuição e linha de produtos exclusivos) à comodidade de se encontrar de tudo num mesmo local. Localizados às margens de grandes avenidas ou auto-estradas, essas enormes plantas comerciais também são destinadas exclusivamente àqueles que se dirigem até lá de automóvel" (165)

[49] O autor fala sobre as passagens do centro histórico para a Avenida Paulista, inicialmente no fim da década de 60 e início da década de 70, e desta para o "centro Berrini" (ou setor sudoeste), nos anos 90, ligado à fase mais recente do processo de mundialização em São Paulo (Frugoli, 2000: 40).

> *usar o automóvel, que nos levará a um lugar preciso, onde, habitualmente, reproduz-se a idéia de confinamento e de segurança* (Gomes, 2001:183).

A funcionalização desse processo dá-se por uma implosão-explosão nas mudanças de hábitos e de comportamentos sociais, dissolvendo antigos modos de vida, transformando as relações entre as pessoas e, também, reduzindo e redefinindo as formas de apropriação do espaço, da arte, da cultura, enfim, da vida humana.

No clima doméstico, no trabalho e no lazer essas estratégias materializam-se e misturam-se em uma mórbida produção de subjetividade, onde a intimidação ganha espaço, a cidadania se esvai. As pessoas presas em seu próprio condomínio, nas linhas dos muros que excluem, justificam e delimitam um social homogeneizado, pela privacidade, pela segurança e ojeriza à pobreza. Nestes espaços, cercam sua identidade, sua classe social do espaço público, do diferente, do pobre, do engodo e do perigo.

É neste sentido que para Milton Santos o espaço une e separa os homens (Santos, 1982:21). E é dessa forma que a mediação à totalidade do espaço urbano passa a ser a necessidade sempre premente na forma de *aproximar* as pessoas em espaços cada vez mais fechados.

Destarte, o desafio numa cidade como São Paulo – onde vivem mais de 11 milhões de pessoas[50], que tem um Produto Interno Bruto (PIB), em 2008, na ordem de US$ 102,4 bilhões[51] (o que a coloca entre as 50 maiores economias do mundo), comandada pelos ditames da propaganda e do marketing, do financiamento e crédito que possibilita o consumo de toda ordem se proliferar – é por para circular e administrar os fluxos nos espaços da cidade de modo a garantir o giro dos negócios.

É por este viés, que a cidade, como marca desse processo, põe à prova uma configuração espacial condizente com a sua prática sócio-espacial, que de uma maneira geral visa atender aos reclames do mundo da mercadoria:

---

[50] Conforme estimativa da população brasileira por municípios em 1º de julho de 2009 realizada pelo IBGE, a cidade de São Paulo já ultrapassou os 11 milhões de habitantes (mais especificamente, 11.037.593 habitantes) tem 5,7% da população total do Brasil, que hoje soma 191,5 milhões de pessoas. http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2009/POP2009_DOU.pdf. Acessado em 20/08/2009.

[51] Jornal Folha de São Paulo. PIB paulistano supera o de 22 Estados norte-americanos, 11/01/2008. http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u362564.shtml. Acessado em 10/08/2009.

> *A metrópole de São Paulo é cortada por vias de trânsito rápido [...] planejada com vistas ao desenvolvimento do sistema viário que vai se desenhando a partir de idéias de circulação sobre pontes e viadutos cada vez mais modernos, símbolo de uma rapidez imposta pelas transformações no processo produtivo* (Carlos, 2004:82).

A cidade cada vez mais recortada por realidades mutantes, por formas edificadas, túneis, pontes, viadutos e vias expressas, denota ao espaço urbano um papel central na acomodação e articulação da circulação rápida de pessoas e capitais. Neste espaço o mais importante é equacionar as pessoas chegarem até a mercadoria ou a mercadoria chegar às pessoas. Não importa assim o uso que se tenha do espaço, mas antes de tudo, a possibilidade de garantir a realização da venda, dos negócios, dos lucros.

Para isso o espaço urbano de São Paulo vem sendo formatado por uma paisagem que possa realizar os anseios dessa imposição. Um espaço que se pretende homogêneo a partir da ação do Estado, ordenando e controlando a sua ocupação. Mas ao mesmo tempo fragmentando-o, tornando os espaços trocáveis e livres à circulação das mercadorias. Assim, as avenidas são cortadas, pontes são construídas, túneis vão perpassando uma cidade no seu substrato, e a pressa é estabelecida como meta.

Neste sentido, a rua que se postava como convite ao bate-papo, ao lúdico, ao uso público e social, que carregava o *glamour* do encontro, do espaço brincante, da comunhão entre as pessoas, da festa, se esvanece. Agora a rua é traduzida como o espaço da circulação e da troca de mercadoria, do desencontro, do desatino, do desconhecido: a égide da impessoalidade e do espaço homogêneo e vazio.

Mas para avançar sobre essa contradição, Henri Lefebvre, propõe entender a rua a partir da problematização nela contida. Para o autor apesar da rua se transformar em um espaço voltado à circulação rápida de objetos e valores sociais, que privilegia o espaço da circulação à realização do capital em detrimento do espaço da vida, é a partir dela que a lógica pode se subvertida. Para tanto, Lefebvre ao realizar a análise da/sobre a rua, vale-se de uma dupla argumentação a *favor da rua* e *contra a rua*. Nas suas palavras, a favor da Rua:

> *Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objeto prioritário, destruidores da vida social e urbana [...] É lugar (topia) do encontro, sem o qual não*

> *existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (café, teatro, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem [...] Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um espaço tempo apropriado. Uma tal apropriação mostra que o uso e o valor de uso podem dominar a troca e o valor de troca* (Lefebvre, 1999:29).

Contra a Rua:

> *Lugar do encontro? Talvez, mas quais encontros? Superficiais. Na rua, caminha-se lado a lado, não se encontra. É o 'se' que prevalece [...] O mundo da mercadoria desenvolve-se na rua [...] A mercadoria, tornada espetáculo (provocante, atraente), transforma as pessoas em espetáculo uma para as outras. Nela, mais que noutros lugares, a troca e o valor de troca prevalecem [...] a rua torna-se lugar privilegiado de uma repressão, possibilitada pelo caráter 'real' das reações que aí se constituem [...] A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. A velocidade da circulação de pedestres ainda é tolerada, é aí determinada e demarcada pela possibilidade de perceber as vitrines, de compras, os objetos expostos. O tempo torna-se o 'tempo-mercadoria' (tempo de compra e venda, tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que uma transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo* (Ibid., p.31).

Para Lefebvre, o sentido do urbano é um processo que cinge a totalidade de uma sociedade urbana real, plena e livre. Para este autor, o urbano como ordem ainda é virtual não porque não exista, mas porque ainda não se realiza na sua plenitude, já que a fragmentação do espaço – *em pedaços inteiros* à venda no mercado –, resultado do processo de desenvolvimento do urbano homogeneizante, vem descaracterizando (ou impedindo) o sentido do uso da cidade.

Essa cidade cindida, fragmentada, perde seu sentido, seu valor enquanto obra (do uso), que é no limite, uma *sociedade sem cidade*, ou melhor, sem direito a cidade. E como parte dessa lógica fundante, o automóvel passa a mediar as relações sociais na cidade, pois "*o modelo da 'cidade do automóvel' produz os espaços vazios da circulação, onde o primado do transporte individual aparece com força, revelando as possibilidades da construção da 'cidade como circulação*'" (Carlos, 2001:353). Milton Santos chama esse processo de egoísmo funcional, já que "*A rua, onde o estacionamento expulsa o jardim, torna-se a arena desse conflito e não mais o lugar do encontro e da festa*" (Santos, 1994:75).

É assim que a realidade urbana da cidade de São Paulo, na sua inércia dinâmica, passa a se reproduzir em um espaço de fluxos (materialmente e simbolicamente) em prol da maximização das trocas de mercadorias. O fluxo de pessoas, de carros, de idéias, de contratos que precisam ser assinados, de flores que precisam regadas, de cheques que precisam ser descontados, de amores que precisam ser partidos, de alimentos que precisam ser devorados, de idéias que precisam ser ecoadas, de protestos que precisam ser reprimidos, de lutas que precisam ser travadas, todas eles ao redor da cidade giram em torno do mundo da mercadoria.

No fundo, as constantes transformações no espaço urbano em função da administração geral circulação no espaço, são estampadas inicialmente em Paris, na França, sob o comando do Prefeito Georges Eugène Haussmann, no século XIX (Berman, 1987:145). Porém, esse processo foi tão avassalador como prática sócio-espacial, que paulatinamente foi ganhando o mundo, e até mesmo inspiração do poeta: "*Morto é o velho Paris (a forma da cidade/ Muda bem mais que o coração de uma infiel)* [...] *Paris mudou! Porém minha melancolia/ É sempre igual*"[52].

Levando em consideração as particularidades brasileiras, muitas de suas atuais metrópoles seguiram esse modelo que visa constantemente transformar o espaço voltado à circulação e aos desígnios do capital. Na cidade de São Paulo, as transformações sócio-espaciais levando em conta a questão da circulação já estavam formuladas no "*Plano de Avenidas*", de Prestes Maia, na década de 30 (Vasconcellos, 1999:69) como a primeira intervenção estatal mais direta, que remodelou a estrutura do espaço urbano a fim de otimizar o tráfego de veículos.

Mas é na cidade de São Paulo, no limiar do século XX para o XXI, de um lado, dotada por uma espacialidade que visa garantir à circulação geral no espaço, de outro, tomada por um turbilhão de veículos que compõem parte de um cenário inerte que se perde em uma imensidão metálica, que, contraditoriamente:

> *as vias expressas não raro transformam-se em seu oposto: o movimento dos carros é tão vagaroso que produz o efeito contrário, aproximando-se da imobilidade [...] As novas máquinas, cada vez mais velozes e modernas imobilizam-se em meio a uma floresta de carros; e as vias, verdadeiras cicatrizes urbanas, vazias de pedestres, tornaram-se obsoletas, antes mesmo depois de*

[52] Charles BAUDELAIRE, O Cisne, *in* As Flores do Mal, p. 227.

envelhecer. Assim, produz-se o espaço da fluidez e da fugacidade como projeto de cidade (Carlos, 2001:133).

Então é justamente a circulação posta a sustentar um modelo de uma cidade fragmentada e parcelada, ou melhor, de uma *anti-cidade* que tenta subsumir suas contradições para intramuros, que a atividade profissional dos *motoboys* aparece como parte das estratégias embutidas na transformação da cidade em um grande espaço de escoamento de mercadorias em escala ampliada. E é por isso que o problema do trânsito congestionado não é necessariamente o estresse que acomete diariamente milhões de pessoas em São Paulo – se fosse somente isso não creio que teria necessidade da existência dos *motoboys*. Na verdade, essa atividade profissional se reproduz porque a questão primordial está na prevalência em garantir um espaço urbano produzido em prol das necessidades do sistema. E é na cidade que se materializará a fluidez no espaço, mesmo que distribuída desigualmente no acesso, na mobilidade, no conforto e na condição social.

2.2. O Trânsito da Cidade: Do Privilégio do Automóvel a Invasão das Motocicletas

É na paisagem que se perde na monotonia dos carros enfileirados, à espera do novo centímetro de asfalto, que os *motoboys*, como novos maestros do trânsito, pedem passagem com suas músicas monofônicas. São eles, artistas do espaço, que saem desenhando seu novo palco entre uma fileira e outra, entre uma sonata e um *réquiem*, entre uma comédia e um drama, entre o riso e o choro, entre a vida e a morte. É assim que os *motoboys* atuam no corredor, lá cada palmo é seu, lá comovem e são odiados. Neste estreito espaço, camuflados de CO_2 e disfarçados pela cidade que os devora pela pressa, ousam passar nas frestas do espaço concebido para a regência do automóvel.

O privilégio concebido aos automóveis na maioria das grandes cidades brasileiras, especialmente em São Paulo, é produto do modelo rodoviário urbano que se desenvolveu no Brasil, impulsionado pela chegada das indústrias transnacionais automobilísticas na segunda metade do século XX. Indústrias essas

que não só se traduzem pela produção dos mais diversos veículos automotores, como passam a interferir direta (ou indiretamente) no processo de urbanização e metropolização de São Paulo.

Mais do que isso, o modelo rodoviário induziu a reformulação da noção de espaço-tempo, determinando os usos de transportes individuais, bem como, alterou hábitos, comportamentos e práticas sociais, nas palavras de Francisco Scarlato: "*O Automóvel acabou modelando as cidades do Século XX. Reformulou a noção de espaço e distância, modificando os hábitos humanos*" (Scarlato, 1981:94).

O processo de urbanização de São Paulo revelar-se-ia a partir de uma dupla realização, transformando a paisagem da cidade. Prédios e edifícios de toda sorte passariam a se multiplicar e tomar o céu como esteio, conjugados com o crescimento horizontal da metrópole. Esse novo desenho urbano, que passava a delinear os contornos internos e externos de São Paulo, pode ser explicado em partes pelo desenvolvimento do modelo rodoviário urbano, que de uma maneira geral, influenciou a formação sócio-espacial de São Paulo, assim descrito por Milton Santos:

> *O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade. Havendo especulação há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à especulação , e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre, e, de novo, ao aumento urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como também os serviços e bens são mais dispendiosos na periferia. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso* (Santos, 2005a, p.106).

Em um estudo de Tatiana Schor sobre o *Automóvel e a Cidade de São Paulo*, a autora enfatiza a tese de que a: "*urbanização de São Paulo tem na figura do Automóvel um elemento determinante e estruturante do modo de viver em uma sociedade metropolitana*" (Schor, 1999:41). Sem entrar no mérito da questão acerca do peso da influência do automóvel neste tipo de urbanização em São Paulo e de suas possíveis determinantes, esta autora acerta quando afirma que o "*automóvel não só ocupa o espaço e o tempo da sociedade moderna, mas também penetra nas profundezas do cotidiano*" (Ibid., p.30).

Para Henri Lefebvre, não é a sociedade que o automóvel conquista e estrutura, é antes de tudo, o cotidiano:

> *De fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e 'estrutura', é o cotidiano. O automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu plano: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso 'racional', as exigências da produção e da distribuição dos carros, etc* (Lefebvre, 1991:111).

É neste sentido que os automóveis ao preencher o cotidiano de importantes metrópoles mundiais, mais do que um aparente amontoado de metais disformes e coloridos, tornam-se *status* e garantia de reconhecimento social. Para Robert Kurz (Schor, 1999 apud Kurz, 1997:352), "*os homens só se reconhecem segundo a marca do carro*". Porém, para Scarlato esse *status* veio acompanhado de problemas urbanos:

> *O automóvel* [...] *Tornou-se cada vez mais um fator de status e ao mesmo tempo um dos grandes inimigos do homem urbano. É hoje um dos grandes instrumentos de violência urbana. A quantidade de mortes por atropelamento, desastre, cresce adoidadamente em São Paulo. A luta entre o homem e o automóvel na cidade tende a crescer cada vez mais. Se de um lado o automóvel aproximou os espaços, ao mesmo tempo separou os homens nas cidades* (Scarlato, 1981:95).

Destarte, o privilégio concedido aos automóveis frente aos outros meios de transportes acabou gerando, de um lado, um número excessivo de veículos nas ruas e uma necessidade cada vez mais premente de reproduzir o espaço urbano (organização do trânsito, construção e alargamento de vias, pontes, túneis, viadutos, etc) de modo a tentar impedir a obstrução de sua circulação mais fluida e, de outro, um sistema de transporte coletivo absolutamente precário relegado às classes mais pobres, traduzido pela morosidade, desconforto e altos preços.

Compondo um quadro descritivo sobre o crescimento da frota de automóveis em relação à evolução demográfica, é possível constatar que já na década de 1960 o número de automóveis superou percentualmente o número de pessoas na metrópole de São Paulo (Langenbuch, 1971). Em 1967, o Metrô de São Paulo publica uma pesquisa intitulada Origem e Destino (OD), com o objetivo compreender o movimento das pessoas e subsidiar o planejamento de ações futuras. Nesta pesquisa, havia 14,3 habitantes por automóvel. Dez anos depois, em 1977, o

número chega a 7,4 habitantes por automóvel; em 1987, 7 habitantes por automóvel; em 1997, 5,4 habitantes por automóvel; em 2002, manteve a mesma média (Metrô, 2002). Atualmente, essa relação passa para 1,8 habitantes por automóvel[53].

Não por acaso, a pesquisa OD do Metrô vem confirmando uma tendência do aumento da participação de viagens motorizadas por modo individual em detrimento do modo coletivo. Para se ter uma idéia, em 1967 o modo coletivo prevalecia sobre o modo individual, respectivamente, 68,1% contra 31,9%. Porém, trinta anos depois, na pesquisa de 1997, pela primeira vez o transporte individual supera percentualmente o transporte coletivo, respectivamente, 50,8% e 49,2%. Na pesquisa de 2002 essa tendência se confirmou, de 38,7 milhões de viagens, cerca de 24,5 milhões são motorizadas, o que equivale a 52,96% sob o modo individual e 47,04% sob o coletivo (OD Metrô, 2002).

Neste quesito os automóveis vêm ocupando um lugar cada vez mais preponderante na sociedade urbana de São Paulo. Em 2002, os automóveis representavam 49,5% das viagens motorizadas por modo individual. Sua frota representava aproximadamente 75% dos veículos, o que gerou um aumento ao longo do tempo na taxa de motorização de automóveis em São Paulo[54], passando de 70, em 1967, para 184, em 2002. Sem contar que espacialmente a ocupação dos carros ganha proporções exageradas. Para se ter uma dimensão desse fenômeno, de acordo com a ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos) 40% dos espaços das cidades brasileiras é utilizado para o automóvel (Balbim, 2003:105), por isso Milton Santos aponta que o "*automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem*" (Santos, 1990:82).

Assim, o transporte individual motorizado – tendo como seu principal representante o automóvel – se desenvolveu relegando ao transporte coletivo e público, um papel não mais do que secundário neste processo. Para Maria L. Silveira esse processo aparece assim:

> *As sucessivas crises dos transportes foram causa e conseqüência da formulação de políticas setoriais que, tantas vezes, priorizaram a transformação de fixos em fluxos, com o agravante de optar por soluções individuais. A enorme expansão do sistema viário, amparada em sistema de túneis e autopistas, em detrimento de*

---

[53] http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/221. Acessado em 11/08/2009.
[54] Número de automóveis multiplicado por 1000 habitantes.

> *sistemas coletivos mais eficientes é um traço marcante do urbanismo paulistano* (Silveira, 2004:63).

Sobre este tema, Heloísa Martins da CET diz que a cidade se organizou ao longo da história privilegiando o transporte individual em detrimento do transporte coletivo:

> *a história da organização dos transportes no Brasil é a história do privilegiamento do transporte individual que vem desde o final dos anos 50. O urbanismo brasileiro compra a idéia da cidade organizada para o carro, coisa que já era crítica no primeiro mundo. E isso levou a essa qualidade de vida ruim e a essa crise da mobilidade que nós temos na cidade hoje*.

É neste sentido que o transporte público precário em qualidade e extensão desenvolvido na cidade de São Paulo, faz o geógrafo Milton Santos se perguntar: "*Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho que tomam horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa ou uma benesse ocasional?*" (Santos, 1987:47).

Foi dessa maneira que a maior ocupação dos espaços por automóveis em detrimento dos transportes coletivos, influenciou (e vem influenciando) diretamente nos altos índices de congestionamento registrados na cidade de São Paulo. Mais recentemente, em junho de 2009, o recorde de congestionamento chegou à marca dos 293 km de lentidão[55]. As conseqüências sócio-espaciais daí decorrentes são as mais variadas possíveis. Do ponto de vista econômico, de acordo com economista Marcos Cintra, os altos índices de congestionamentos trazem consigo prejuízos próximos dos 27 bilhões de reais[56]. Do ponto de vista ambiental, os prejuízos são descomunais, as emissões de gases poluentes na atmosfera da região metropolitana de São Paulo têm como principal responsável os veículos automotores (Cetesb, 2008)[57] causando sérias ameaças ao meio ambiente (danos à vegetação,

---

[55] http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u579653.shtml. Acessado em 11/08/2009.
[56] Marcos CINTRA. O custo econômico do congestionamento. Jornal Folha de São Paulo, 14/4/2008.
[57] *"A deterioração da qualidade do ar na RMSP é decorrente das emissões atmosféricas de cerca de 2000 indústrias de alto potencial poluidor e da frota registrada de aproximadamente 9,2 milhões de veículos. Esta é composta por 7,4 milhões de veículos do ciclo Otto, 490 mil veículos a diesel e 1,2 milhão de motos, que representam cerca de 1/5 do total nacional. De acordo com as estimativas de 2008, essas fontes de poluição são responsáveis pela emissão para a atmosfera dos seguintes poluentes: 1,56 milhões de t/ano de monóxido de carbono, 387 mil t/ano de hidrocarbonetos, 367 mil t/ano de óxidos de nitrogênio, 62,3 mil t/ano de material particulado total e 25,5 mil t/ano de óxidos de enxofre. Desses totais, os veículos são responsáveis por 98% das emissões de CO, 97% de HC, 96% de NOX, 40% de MP e 33% de SOX".* Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental *(*Cetesb). Relatório Qualidade do Ar no Estado de São Paulo, 2008. Disponível no http://www.cetesb.sp.gov.br. Acessado em 15/06/2009.

ao solo, formação de chuva ácida e desconforto climático) e à qualidade de vida e saúde de seus habitantes (doenças respiratórias, cansaço, ardor nos olhos, problemas cardiovasculares e até risco de morte) (Ibid., 2008).

Como forma de mitigar essa condição ao longo do tempo, foram sendo desenvolvidas as mais diversas estratégias a fim de tentar garantir a circulação em São Paulo. Uma delas foi o estabelecimento do rodízio de veículos, em 1997, uma forma paliativa de tentar coibir a circulação de veículos em determinados horários de acordo com o número final da placa dos automóveis. Outra estratégia que podemos citar refere-se às tentativas inoperantes e isoladas que visam conscientizar o cidadão pelo discurso do *dia mundial sem carro* – e dos outros 364 dias com carro.

Portanto, diante de um modelo rodoviário urbano que emperra e polui a cidade, ou mesmo de um transporte coletivo ineficiente, mal distribuído pelo espaço e marcado pela precariedade, riscos, desconfortos e alto preço que, à primeira vista, a motocicleta aparece propagandeada como uma alternativa motorizada e viável ao congestionamento do trânsito paulistano.

Fonte: Jornal Metro, julho de 2009.

Fonte: Jornal *Metrô News*, julho de 2009.

Mais do que isto, as propagandas institucionais das montadoras de motocicletas denotam-nas como uma solução que literalmente *cai do céu* dando asas à liberdade daqueles que as compram e deixam de depender do outro, do

transporte público. A *Dafra Motos* realizou uma campanha publicitária em 2009 protagonizada pelo famoso ator brasileiro Wagner Moura, que ajuda a traduzir muito bem esse ideal:

> *eu tive um sonho que cada brasileiro pudesse ir e vir como e quando quisesse, esse sonho é de todos você e delas também (as motos). A Dafra é feita para você Paulo, que tem tecnologia, designer, preço justo. O Rafa não quer pagar a mesma coisa pegando ônibus. Daniele você que queria estar em três lugares ao mesmo tempo, a Dafra está em mais de duzentos e cinqüenta pontos espalhados pelo Brasil, você Aldo que sempre quis pegar a estrada, a hora é essa, chega de depender dos outros, chega!*.

Fonte: www.honda.com.br

Fonte: www.yamaha-motor.com.br

Fonte: www.youtube.com

Não foram poucos aqueles que, embalados por este discurso, adquiriram suas motocicletas, seja por suas características físicas – ela ocupa um menor

espaço em relação aos outros veículos –, por seu desempenho – gasta menos tempo e combustível que qualquer outro veículo –, pela facilidade de adquiri-la e usá-la como um meio de transporte (casa/trabalho, trabalho/casa, casa/estudo, estudo/casa, etc.), como também, por ser um instrumento de trabalho (*motoboys* ou *mototaxistas*) ou mesmo de lazer. Por este viés, Lucas Pimentel, presidente da ABRAM, em entrevista a nós concedida, expõe:

> *temos hoje cerca de 750 mil motos licenciadas como frota da cidade. Desses, cerca de 20% utilizam a moto como ferramenta de trabalho, transporte remunerado, 45% utilizam a moto como meio de transporte principalmente para ir ao trabalho [...] desses, eles sempre usaram transporte coletivo, de um tempo pra cá, devido ao congestionamento, você sabe que a velocidade média do transporte coletivo é de 20 km(/h) é um absurdo, na moto sem você correr, você é muito mais ágil*.

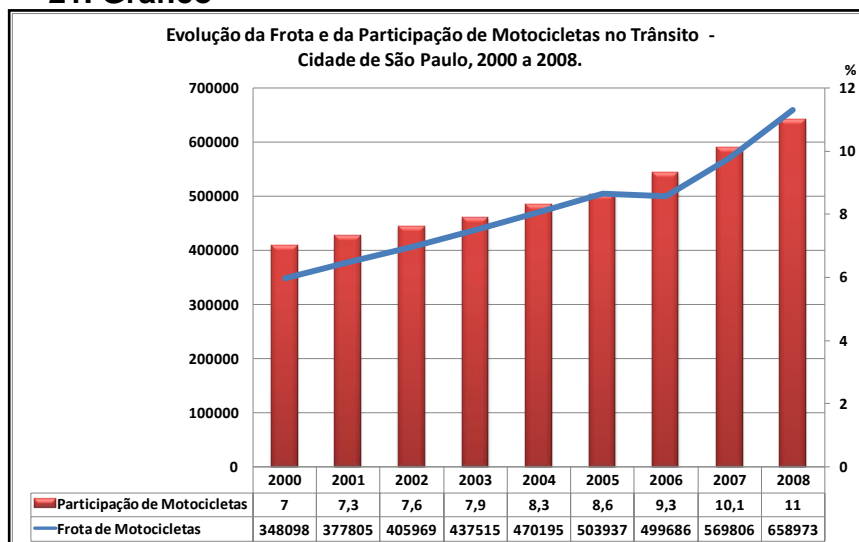
Não é por acaso que no Brasil, no ano 2000, conforme dados do Denatran, circulava no país cerca de 3.550.177 motocicletas; já em 2008, o número chegou a 11.045.686, representando um crescimento em torno de 305% no período citado, sendo que em 2008 as motocicletas no Estado de São Paulo representavam aproximadamente 23% e na cidade de São Paulo algo em torno de 6 % do total da frota brasileira[58].

Neste mesmo roldão a frota de motocicletas na cidade de São Paulo vem apresentando um intenso crescimento. Segundo, Detran-SP, em 2000, a frota chegava a 348.098 motocicletas, passando para 658.973 motocicletas em 2008, o que representa um acréscimo aproximado de 90% no período. Sem contar que a participação da motocicleta no trânsito subiu de 7%, em 2000, para 11%, em 2008, do total dos veículos na cidade de São Paulo, o que representa cerca de 58% de aumento[59].

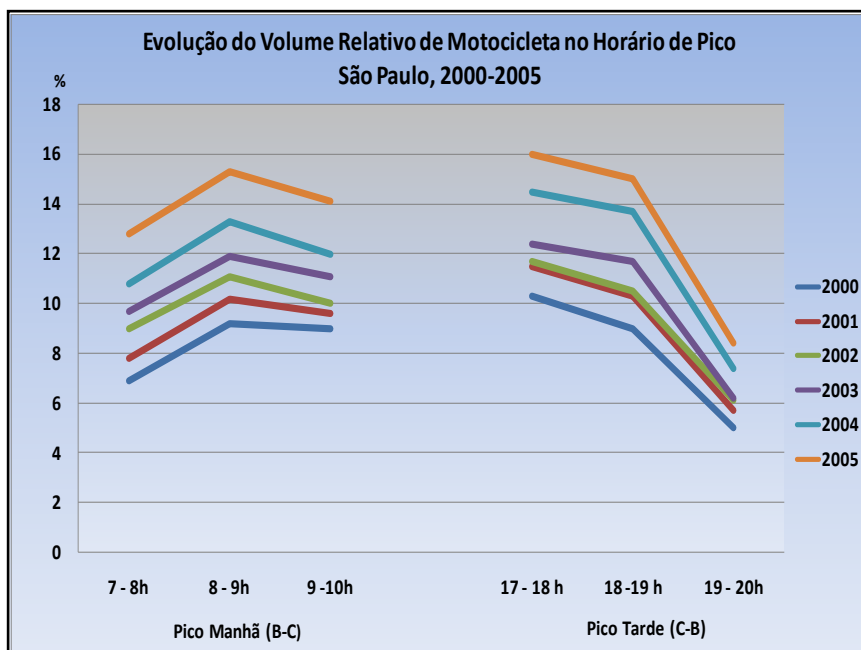
---

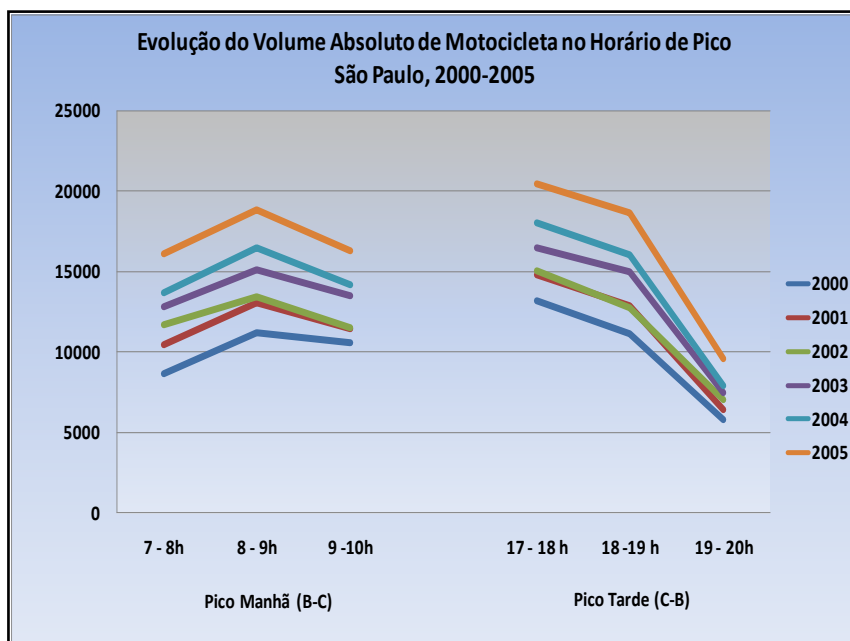
[58] O total da frota de motocicletas no ano de 2008 é referente ao total no mês de dezembro. www.denatran.gov.br,http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=120. Acessado em 06/08/2009.

[59] Conforme metodologia do Detran-SP a frota de motocicleta inclui, além das próprias motocicletas, ciclomoto, motoneta, motociclo, triciclo e quadrículo. Os dados têm como referência o mês de janeiro de cada ano. http://www.detran.sp.gov.br/frota/frota.asp. Acessado em 06/08/2009.

21. Gráfico

Fonte: DETRAN-SP/ Org.: Ricardo B. Silva

Ou seja, o aumento do volume de motocicletas em circulação é uma realidade latente nas ruas e avenidas de São Paulo. Em um estudo publicado pela CET em 2008, mostra a distribuição de motocicleta na sua forma relativa e absoluta nos horários de pico da manhã (bairro-centro) e da tarde (centro-bairro) como uma tendência de crescimento em cada faixa de horário entre os anos de 2000 e 2005. No ano 2000, no horário mais carregado no pico da manhã (8h00 às 9h00) circularam 11.253 motocicletas (9,2% do volume relativo), enquanto que em 2005 neste mesmo horário mais carregado trafegaram 18.855 motocicleta (15,3% do volume relativo), o que representa um aumento aproximado de 68% no período. Em relação ao horário mais carregado do pico da tarde (17h00 às 18h00), no ano 2000 circularam 13.228 motocicletas (10,3% do volume relativo), já no ano 2005 neste mesmo horário rodaram 20.489 motocicletas (16,0% do volume relativo), o que traduz um aumento aproximado de 155%.

22. Gráfico

Fonte: CET, 2008/ Org.: Ricardo B. Silva

23. Gráfico

Fonte: CET, 2008/ Org.: Ricardo B. Silva

Observa-se que entre 2000 e 2005 o aumento percentual da frota de motocicletas de 45% é proporcionalmente menor do que a participação de motocicleta em horário de pico de 65%, o que pode ser associado ao crescimento da

atividade profissional dos *motoboys*. Ainda nesta pesquisa (CET, 2008), verificou-se na Av. 23 de maio, no ano de 2006, que aumento da participação das motocicletas não se restringia aos horários de pico e demonstrou sua participação significativa ao longo do dia, o que sugere também o aumento dos *motoboys*.

Não por acaso que a atividade dos *motoboys* representa uma considerável parcela do mercado de motocicletas. Segundo Aldemir Martins de Freitas, o "Alemão", presidente Sindimoto-SP, há uma estimativa de que a cada dez motocicletas Honda CG de baixa cilindrada vendidas, sete são para os *motoboys*.

O crescimento da frota de motocicleta no Brasil pode ser analisado também pelo incremento das vendas realizadas anualmente. Em dados da ABRACICLO (Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas), o total de motocicletas vendidas, em 1993, foi de 67.997, saltando, em 2007, para 1.600.157 motocicletas, o que traduz um acréscimo aproximado de 2.250 % nas vendas entre os períodos citados[60].

Das montadoras que operam no mercado brasileiro, a japonesa Honda tem uma prevalência substancial em relação às outras. Em 2008, se somarmos as vendas de todos seus modelos, ela detém algo em torno de 80% do mercado[61]. Mas essa supremacia da Honda uma década atrás era maior ainda. Em 1998, essa montadora abocanhava 90,8% do total das vendas[62]. O que demonstra, mesmo timidamente, que o setor passa a ser ocupado por outras montadoras. A segunda força no mercado de motos nacional, a Yamaha, outra montadora nipônica, em 1998, representava 6,5% das vendas; já em 2008, passa a compor 13,3% do setor – tendo como destaque as motocicletas de baixa cilindrada YBR 125 e Factor YBR 125, com respectivamente, 4,4% e 3% do mercado. Na terceira posição vem a Suzuki[63]. Mais recentemente, uma série montadoras brasileiras, chinesas e coreanas (Kasinski, Sundown, Dafra, Traxx, Fei Ying Motor (FYM) e a Jiangsu,

---

[60] ABRACICLO - Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas. www.abraciclo.com.br/ acessado em 07/01/2006.

[61] http://www.abraciclo.com.br/dsuploads/participacao_2007.pdf. Acessado em 23/12/2008.

[62] Isso não quer dizer que a Honda Motor diminuiu em termos quantitativos a vendas de motos em território nacional, em 1998, foram vendidas 417.893 motocicletas, já em 2008 foram comercializadas 580.580 motocicletas, um acréscimo aproximado de 40% no período. http://abraciclo.com.br. Acessado em 06/08/2009.

[63] Não consta dados referentes as vendas da Suzuki no site da Abraciclo, pois ela se associou a esta entidade em 2009.

Motor-Z, Hyosung, etc.) passam a disputar uma fatia desse setor que chega a faturar US$ 7,3 bilhões[64].

Uma matéria do *Jornal DCI* descreveu sobre o fato inédito no mês de janeiro de 2007, onde se verificou que os emplacamentos das motocicletas foram superiores aos dos automóveis, prevendo que as vendas de motocicletas ultrapassarão as dos carros em todos os meses do ano de 2010[65]. É assim que paulatinamente a motocicleta revela-se invasora de um espaço destinada prioritariamente aos automóveis. Sobre o tema, Lucas Pimentel da ABRAM, confirma: "*a moto é ainda encarada como um veículo intruso no trânsito, porque o trânsito foi concebido, estimulado para ser do automóvel, o automóvel é privilegiado por todos e por tudo, a moto é vista como objeto intruso*".

É possível perceber o aumento da presença de motocicletas também a partir da pesquisa OD do Metrô. Nela as motocicletas conheceram uma evolução em relação ao aumento das viagens motorizadas individuais. Em 1997, das 20,6 milhões de viagens diárias motorizadas por modo individual, apenas 70 mil delas, algo em torno de 0,22%, eram realizadas por motocicletas. Em 2002, das 24, 5 milhões de viagens diárias motorizadas por modo individual, 415 mil eram realizadas por motocicletas, porém, não chegavam ainda a 2% do total. Em relação aos principais motivos das viagens diárias feitas por motocicleta, seguem pela ordem: 76% usam para o trabalho[66], 7% para educação, 6% para o lazer, 4% compras, 1% saúde e 6% outros. Levando em consideração a renda familiar mensal da pessoa que usa a motocicleta para se locomover 2% ganham até 400 reais, 16,6% recebem de 400 a 800 reais, 38,5% entre 800 e 1600 reais, 30,3% de 1600 a 3000 reais, 9% de 3000 a 6000 reais e 2% acima de 6000 reais mensais[67]. Do ponto de vista do destino das viagens diárias na região metropolitana de São Paulo tanto em 1997 quanto em 2002, há um predomínio delas na região central – que na divisão estabelecida pela pesquisa OD do Metrô refere-se à cidade de São Paulo.

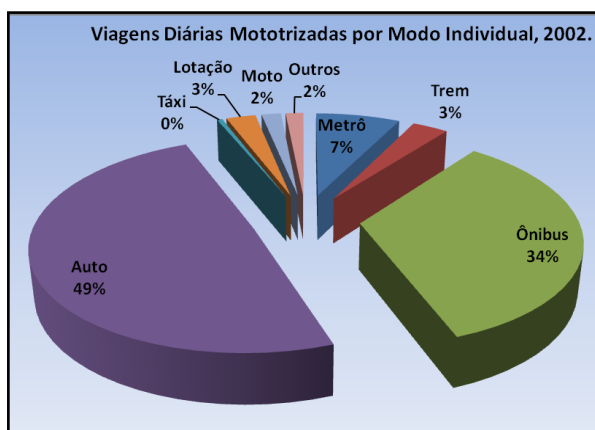
---

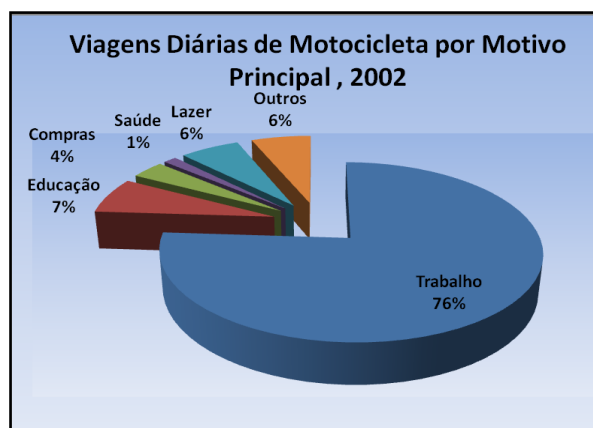
[64] Segundo dados divulgados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o Pólo Industrial da Zona Franca de Manaus, o segmento de motocicleta representa a segunda posição em faturamento em 2008. http://www.infomoto.com.br. Acessado 19/01/2009.

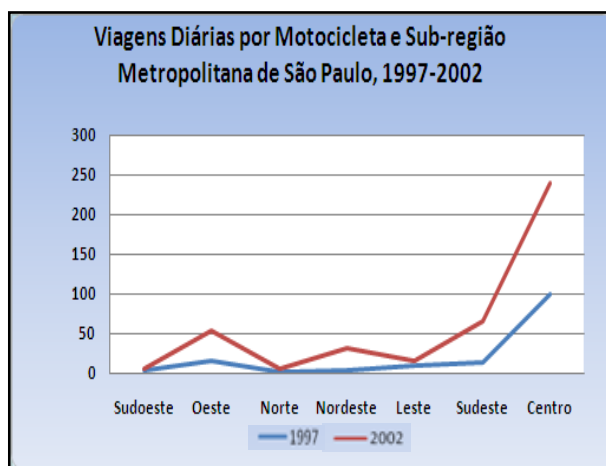
[65] Raphael GALANTE. Venda de motos deve bater a de carros pela primeira vez na história. Jornal DCI Comércio, 30/01/ 2007.

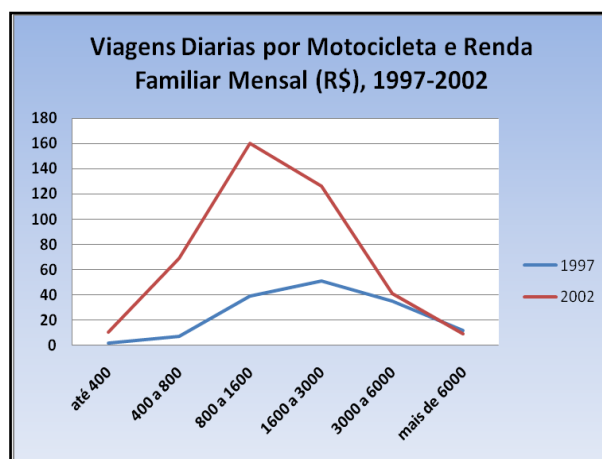
[66] Apesar da preponderância do uso da motocicleta para o trabalho a pesquisa não especifica se o seu uso dá-se como meio de transporte para chegar ao trabalho ou se a moto serve como um instrumento de trabalho (*motoboys*).

[67] Apesar de 38,5% receberem entre 800 a 1600 reais é necessário enfatizar que a renda é familiar e não individual, e também não deixa claro quantas são as pessoas que vivem com a renda declarada

24. Gráfico

Fonte: OD Metrô, 2002/ Org.: Ricardo B. Silva

25. Gráfico

Fonte: OD Metrô, 2002/ Org.: Ricardo B. Silva

26. Gráfico

Fonte: OD Metrô, 2002/ Org.: Ricardo B. Silva

27. Gráfico

Fonte: OD Metrô, 2002/ Org.: Ricardo B. Silva

Na cidade de São Paulo em si, em 1997, foram realizadas 90.586 viagens diárias por motocicletas e, em 2002, nesta mesma cidade o número dessas viagens aumentou para 217.201. Como forma de compreender melhor as viagens motorizadas a partir das motocicletas, realizou-se quatro mapas que se referem à produção e a atração baseada nos subdistritos paulistanos nos anos de 1997 e 2002[68].

No primeiro mapa que trata da atração de motocicletas na cidade de São Paulo, em 1997, é possível analisar uma evidente concentração na região central e no vetor sudoeste. Levando-se em consideração os subdistritos, destaca-se o de Santana com algo em torno de 8,7 mil atrações diárias de motocicletas, na

---

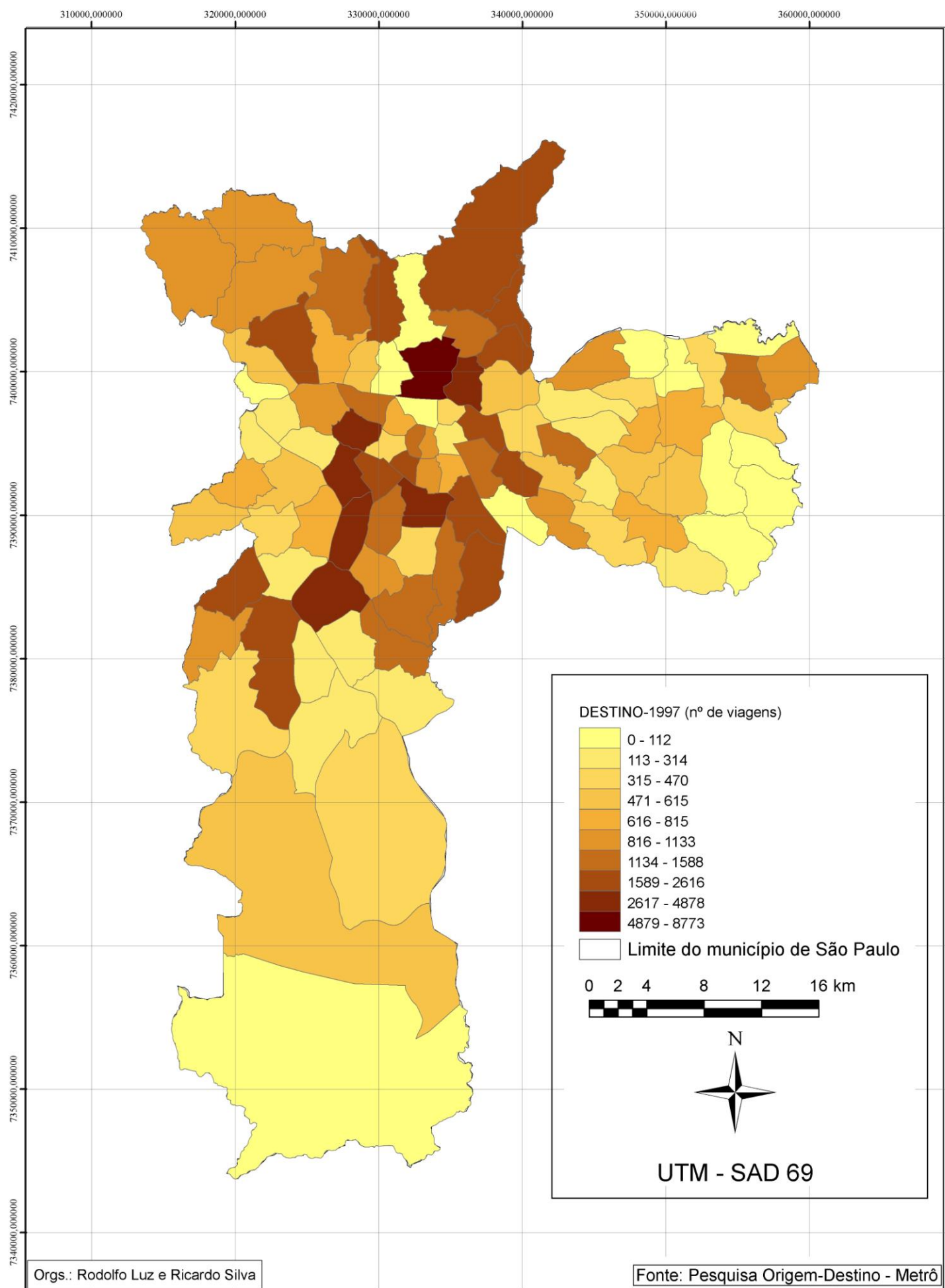
[68] Na pesquisa OD do Metrô de 1997 a base espacial são os 96 subdistritos do município de São Paulo. Já em 2002, a pesquisa mudou a base espacial para 31 zonas de aferição, sendo na cidade de São Paulo 23 zonas de aferição. Para estabelecer uma correspondência entre a pesquisa de 1997 com a de 2002 foi necessário realizar uma generalização.

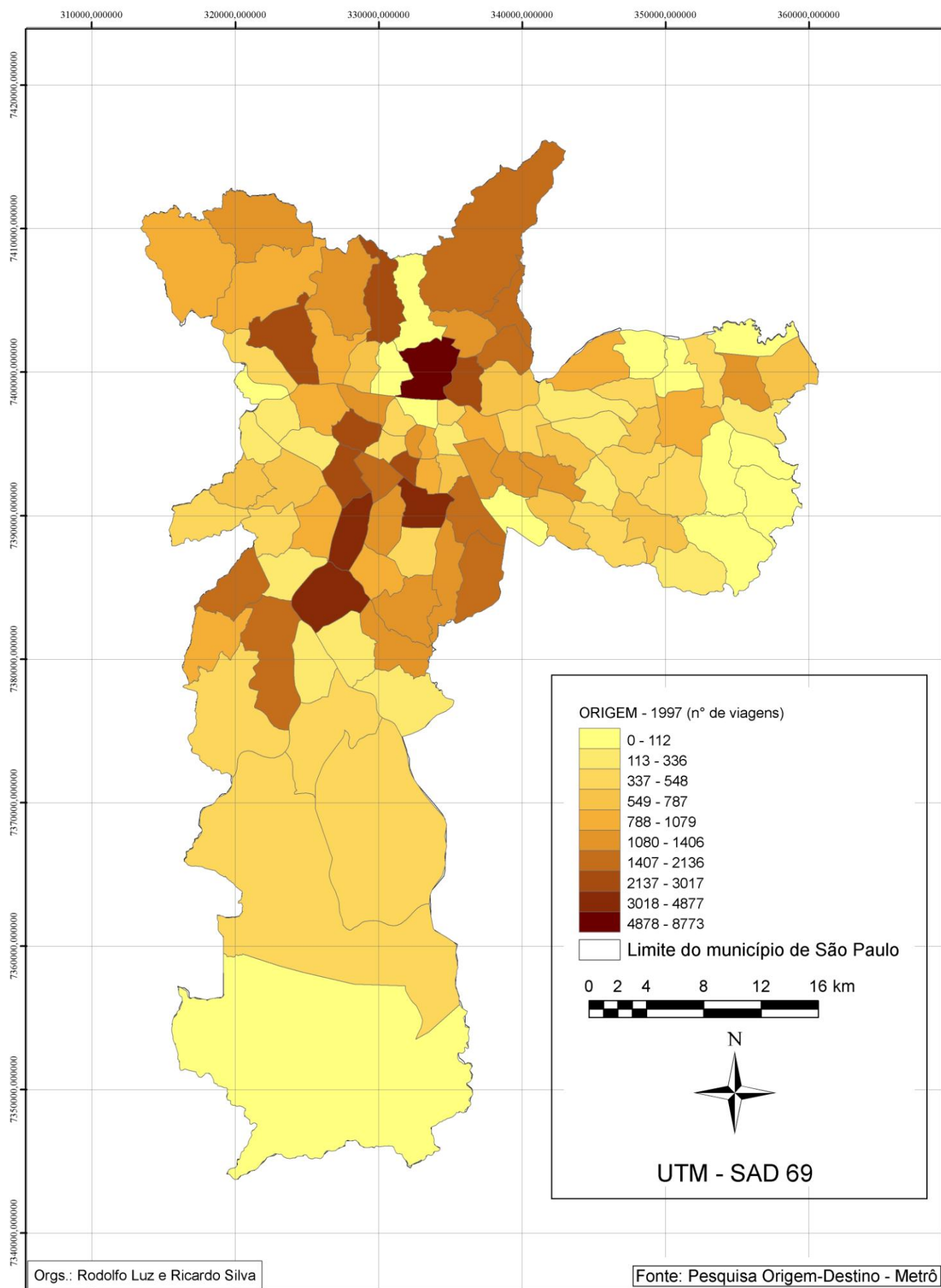
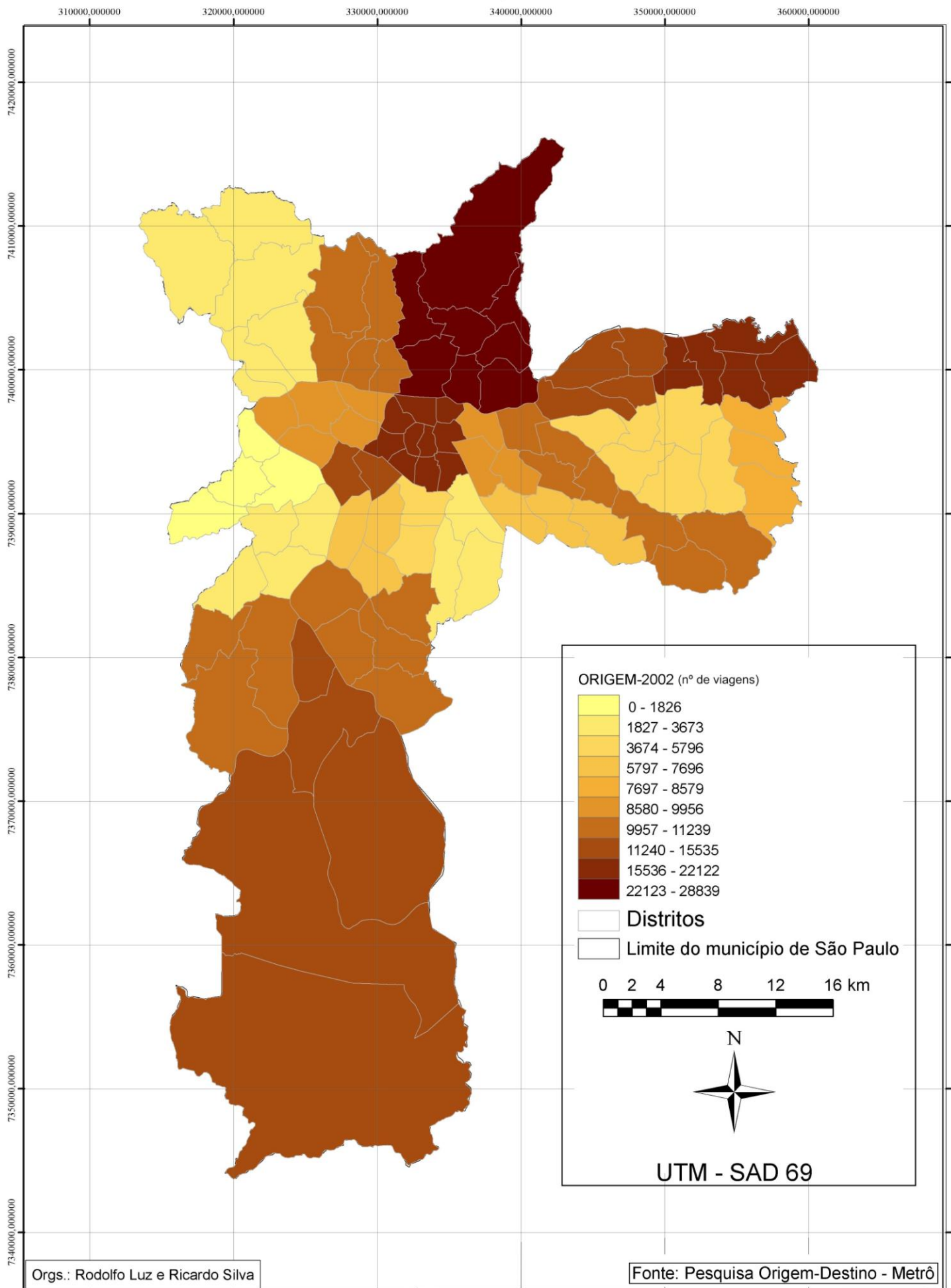
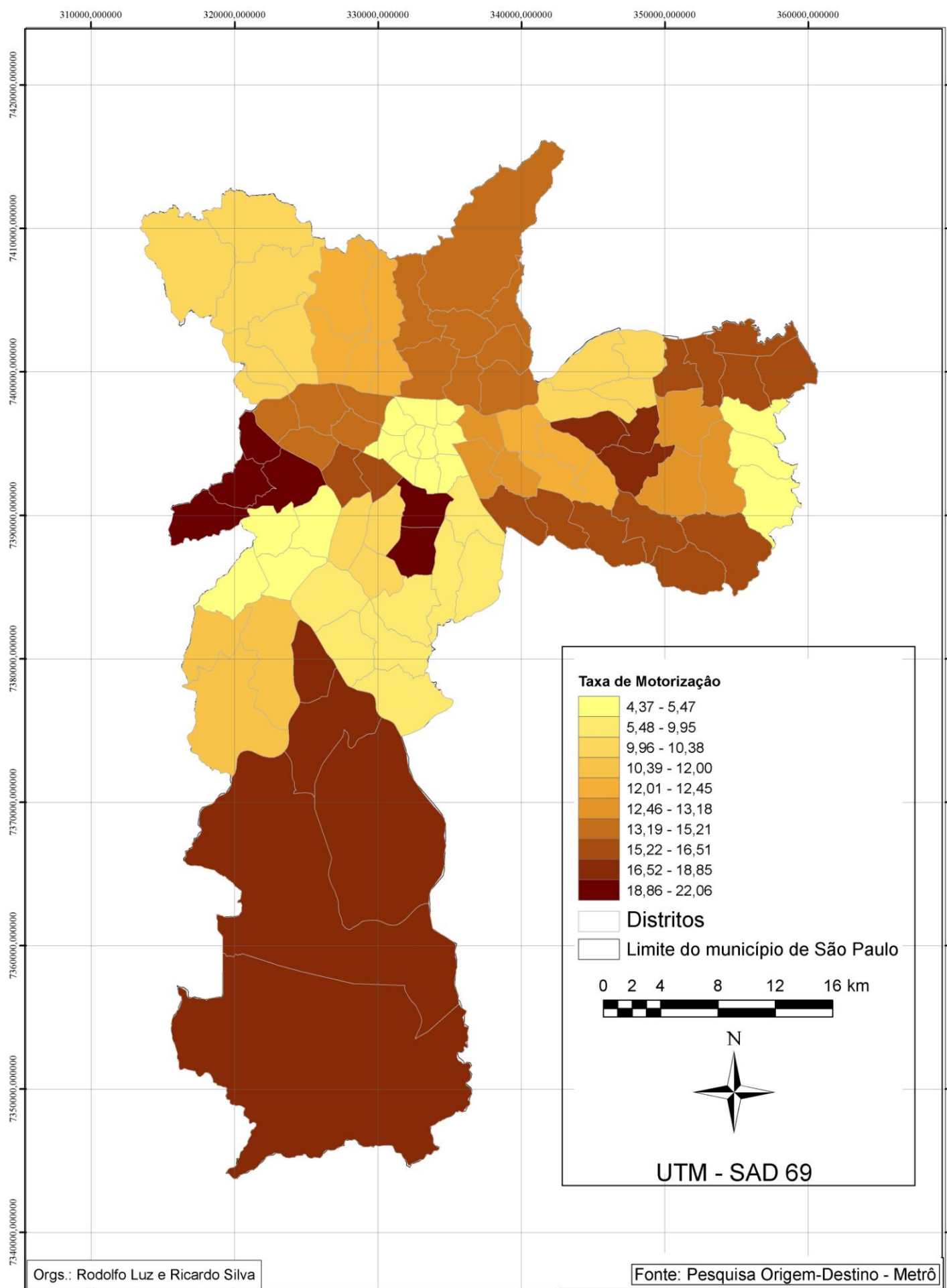
seqüência vem o de Santo Amaro com 4,8 mil, o da Vila Mariana com 4,3 mil e o do Itaim Bibi com 4,2 mil atrações de viagens de motocicletas diariamente. No segundo mapa sobre a mesma temática, em 2002, percebe-se uma maior desconcentração dos destinos na cidade de São Paulo, destacando-se os distritos de Jaçanã, Mandaquí, Santana, Tremembé, Tucuruí, Vila Guilherme, Vila Maria, Vila Medeiros com 24,8 mil atrações de motocicletas diariamente, – 19,9 mil das viagens vindas dos mesmos distritos – já os distritos da Bela Vista, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Consolação, Liberdade, Pari, Republica, Santa Cecília e Sé receberam 20,9 mil motocicletas atraídas – 6,3 mil provenientes das dos mesmos distritos –, os distritos de Itaim Paulista, Jardim Helena, São Miguel Paulista, Vila Curuçá e Vila Jacuí atraíram 20 mil viagens diárias de motocicletas – sendo 11,6 mil delas dos mesmos distritos –, os distritos de Jardim Paulista e Pinheiros receberam 15,7 mil motocicletas.

Nos mapas de produção de viagens diárias de motocicletas, em 1997, há uma maior concentração nas áreas centrais da cidade de São Paulo e nas suas proximidades, especialmente, no distrito de Santana com 8,7 mil, no de Santo Amaro com 4,8 mil viagens, no de Vila Mariana com 4,3 mil, no de Itaim Bibi com 4,2 mil e no distrito de Vila Guilherme com 3 mil viagens diárias. Em 2002, verifica-se um aumento geral da produção de viagens de motocicletas, em particular, daquelas advindas das áreas mais periféricas da cidade de São Paulo, destacando-se os distritos de Jaçanã, Mandaquí, Santana, Tremembé, Tucuruí, Vila Guilherme, Vila Maria, Vila Medeiros com 28,8 mil viagens diárias, os de Bela Vista, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Consolação, Liberdade, Pari, Republica, Santa Cecília e Sé que produziram 22 mil viagens e os distritos Itaim Paulista, Jardim Helena, São Miguel Paulista, Vila Curuçá e Vila Jacuí com 18,7 mil viagens produzidas.

Produzimos também um mapa de taxa de motorização, um resultado de cada mil habitantes nos distritos de São Paulo em relação à quantidade de motocicletas, onde destacamos a zona de aferição 16 (distritos da Saúde e Vila Mariana) que representa a maior taxa de motorização com 22,06, na seqüência a zona 22 (Alto de Pinheiros, Barra Funda, Lapa, Perdizes e Vila Leopoldina) com 21,25, depois a zona 8 (Artur Alvim, Cidade Líder e Vila Matilde) com 18, a zona 19 (Cidade Dutra, Grajaú, Marsilac, Parelheiros e Socorro) com 18,03 , zona 14 (distritos Jardim Paulista e Pinheiros) com 16,51 e zona 6 (distritos São Lucas, Sapopemba e Vila Prudente) com 16,18 motocicletas por mil habitantes.

Subprefeituras e Distritos
Município de São Paulo

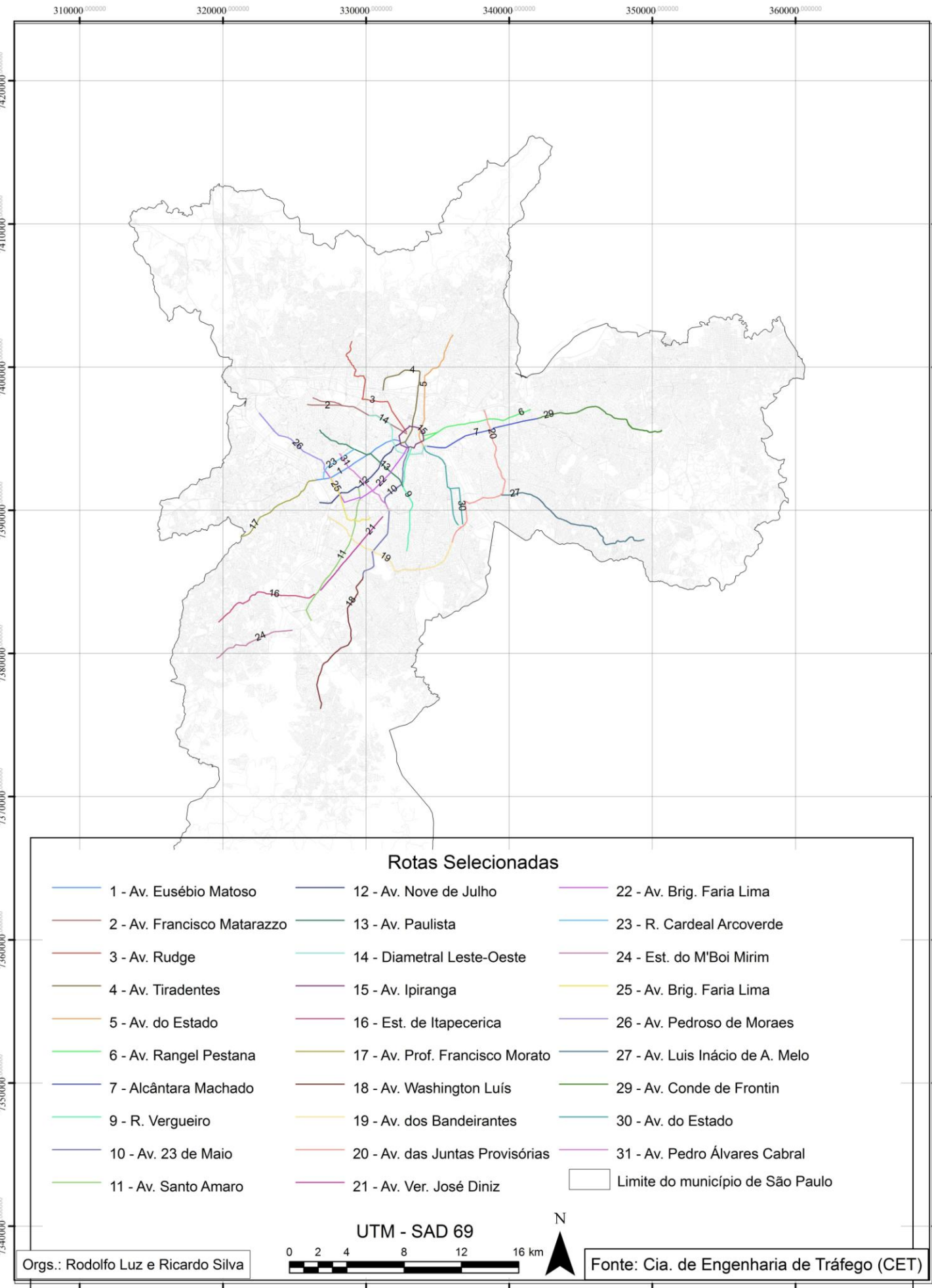
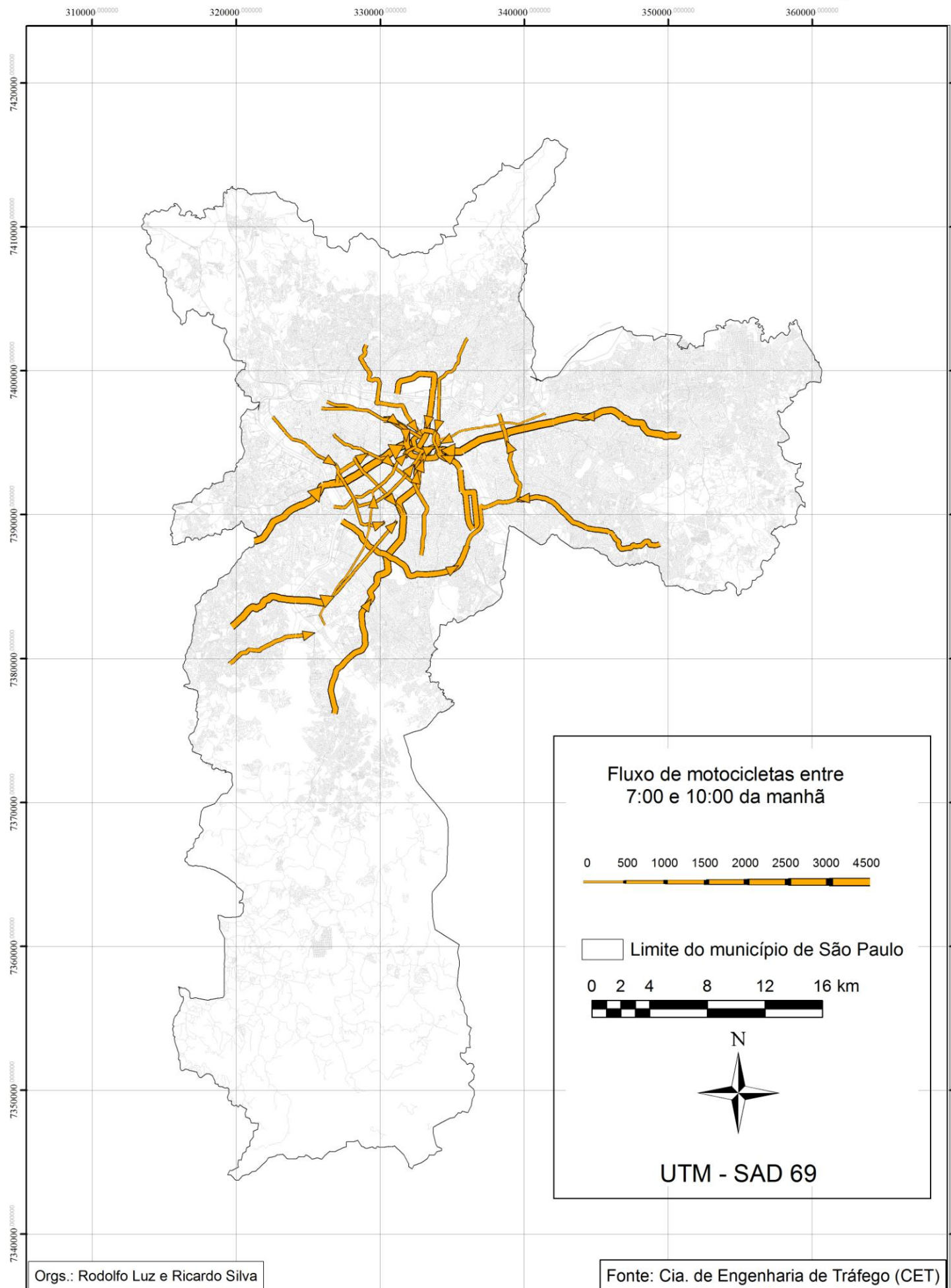
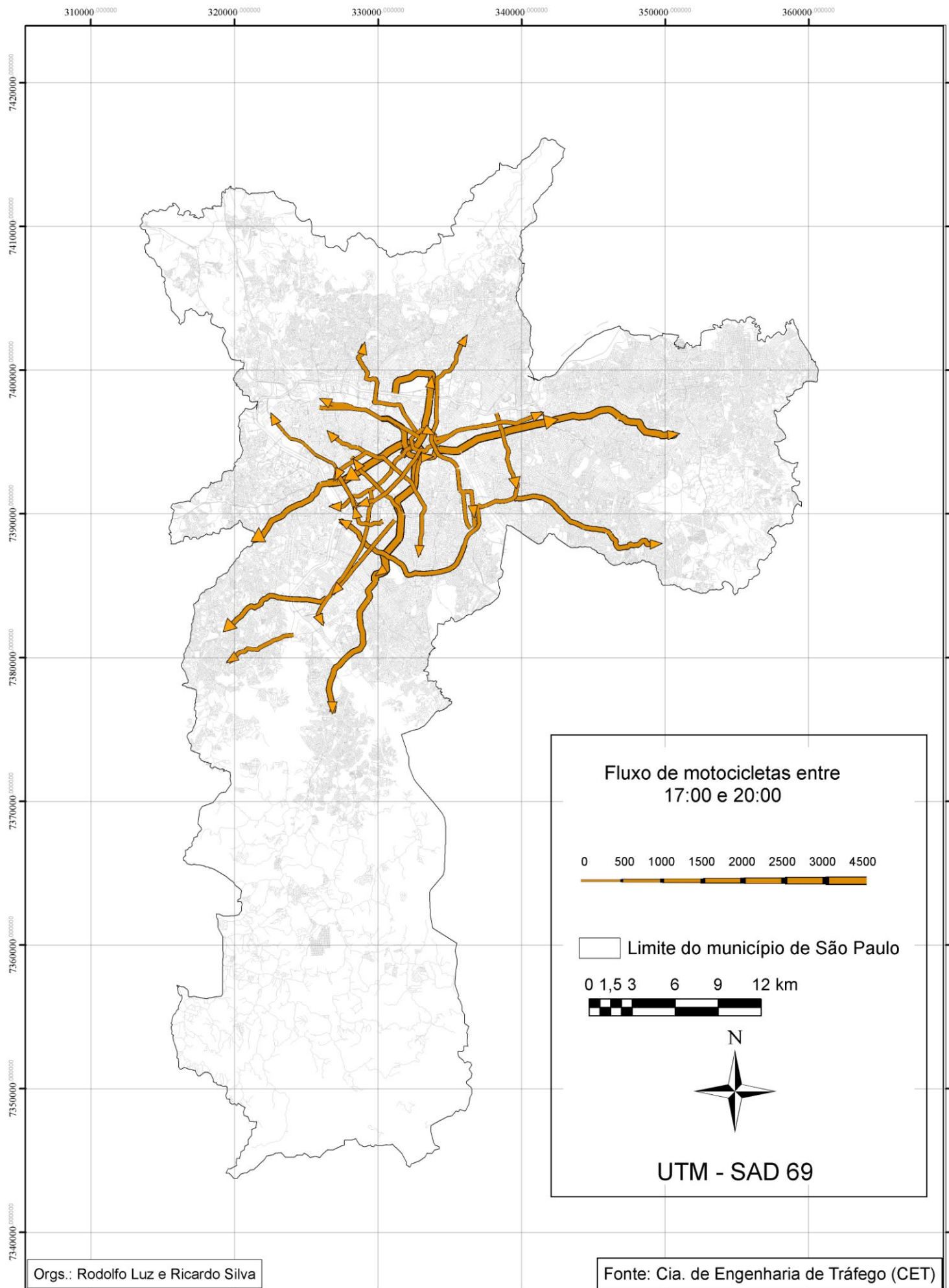
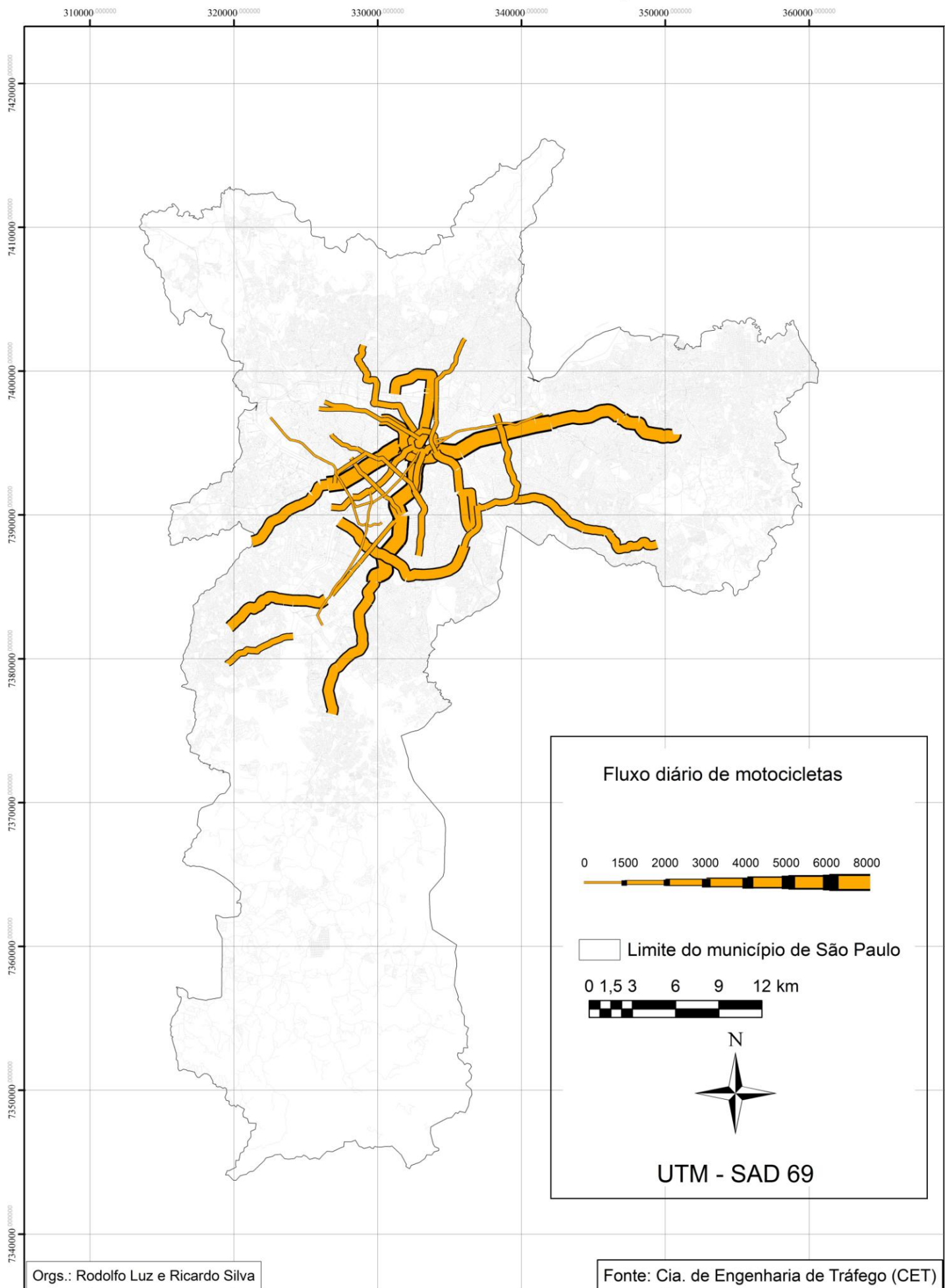
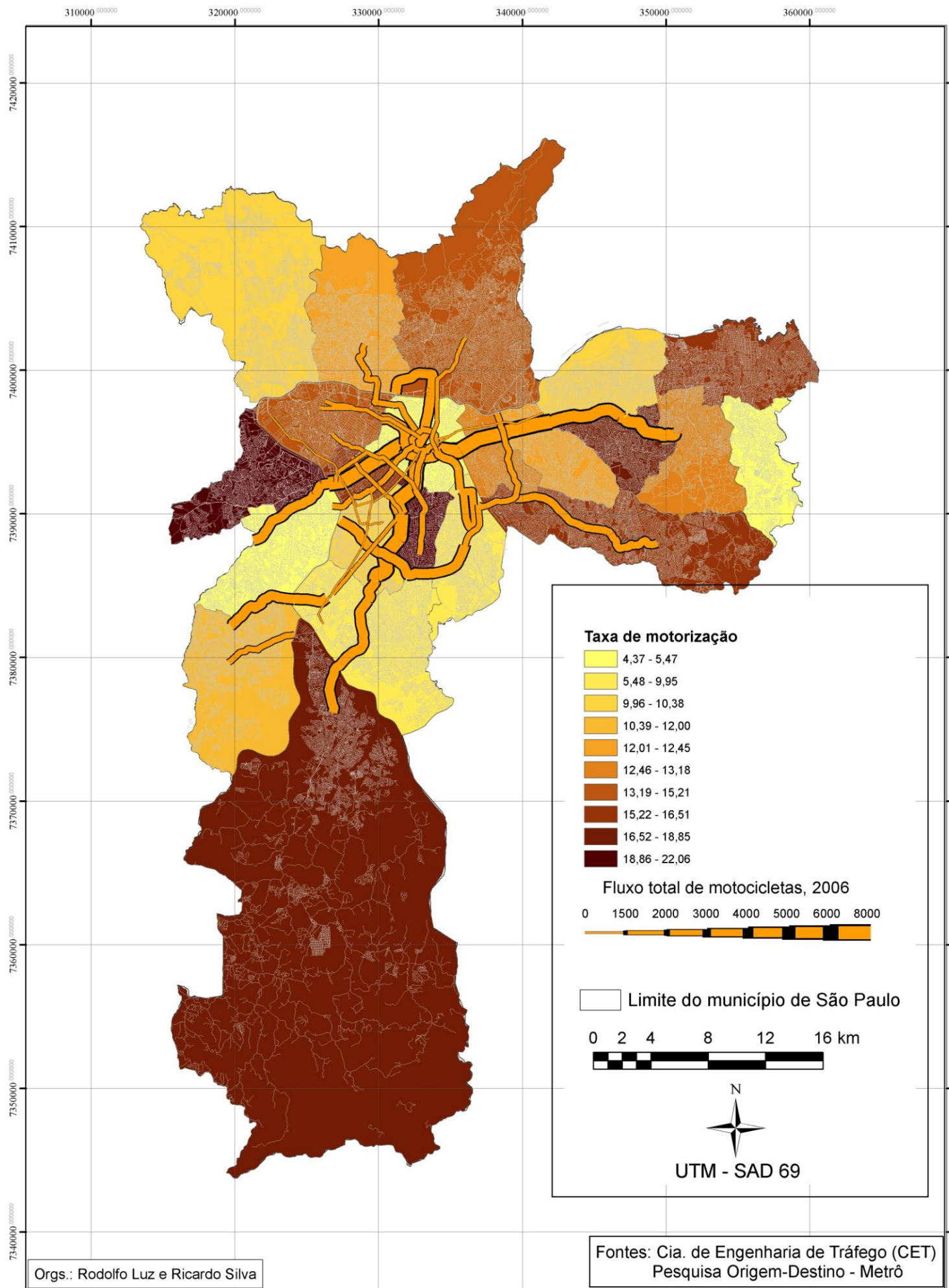
Atração de Viagens de Motocicletas na Cidade de São Paulo, 1997

Atração de Viagens de Motocicletas na Cidade de São Paulo, 2002
310000,000000
320000,000000
330000,000000
340000,000000
350000,000000
360000,000000
7420000,000000
7410000,000000
7400000,000000
7390000,000000
7380000,000000
7370000,000000
7360000,000000
7350000,000000
7340000,000000
DESTINO-2002 (n° de viagens)
0
1 - 3673
3674 - 5249
5250 - 6045
6046 - 9686
9687 - 11187
11188 - 13417
13418 - 16177
16178 - 20947
20948 - 27634
Distritos
Limite do município de São Paulo
0 2 4 8 12 16 km
N
UTM - SAD 69
Orgs.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva
Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô

Produção de Viagens de Motocicletas na Cidade de São Paulo, 1997

Produção de Viagens de Motocicletas na Cidade de São Paulo, 2002

Taxa de Motorização de Motocicletas na Cidade de São Paulo, 2002

Já como forma de expressar a distribuição das motocicletas nas principais avenidas da cidade de São Paulo, com base no estudo *Desempenho do Sistema Viário - Monitoração da Fluidez* (CET, 2006), produzimos três mapas de fluxos de motocicletas a partir de 31 corredores expressos. O primeiro mapa confeccionado visa representar o fluxo de motocicletas nos horários de pico da manhã entre 7h00 e 10h00 (sentido Bairro-Centro). No segundo mapa o fluxo de motocicleta é representado nos horários de pico da tarde entre 17h00 e 20h00 (sentido Centro-Bairro). E no terceiro mapa é representado o volume total de motocicleta levando-se em consideração o pico da manhã e da tarde e os sentidos bairro-centro/centro-bairro.

No primeiro mapa é possível verificar a área central da cidade como núcleo polarizador. No pico da manhã, no sentido Bairro-Centro, o corredor 7(Radial Leste – Av. Alcântara Machado, R. Melo Freire) chega a comportar 4.153 motocicletas, o corredor 1 (Rua da Consolação, Av. Rebouças e Av. Eusébio Matoso) 3.108 motocicletas, no corredor 17 (Av. Prof. Francisco Morato) 2897 motocicletas, no corredor 29 (Radial Leste - Av. Antonio E. de Carvalho, Av. Conde de Frontim, R. Dr. Luiz Ayres) 2.863 motocicletas, no corredor 16 (Estrada de Itapecerica e , Av. João Dias) 2.803, no corredor 10 (Av. Vinte e Três de Maio e Av. Rubem Berta) 2677 motocicletas.

No segundo mapa, no pico da tarde, sentido Centro-Bairro, destaca-se com maior fluxo de motocicletas a rota 7 (Radial Leste – Av. Alcântara Machado, R. Melo Freire) com 3.771, corredor 10 (Av. Vinte e Três de Maio e Av. Rubem Berta) com 3.484 motocicletas, o corredor 1 (Rua da Consolação, Av. Rebouças e Av. Eusébio Matoso) com 3.245, o corredor 29 (Radial Leste - Av. Antonio E. de Carvalho, Av. Conde de Frontim, R. Dr. Luiz Ayres) com 2.846, o corredor 4 (Av. Brás Leme, Av. Preste Maia, Av. Santos Dumont, Av. Tiradentes) com 2.563.

No terceiro mapa, representa o fluxo total nos dois horários e sentidos, 7 (Radial Leste – Av. Alcântara Machado, R. Melo Freire) circulam 7.924, no corredor 1 (Rua da Consolação, Av. Rebouças e Av. Eusébio Matoso) 6.353, no corredor 10 (Av. Vinte e Três de Maio e Av. Rubem Berta) 6.161, 29 (Radial Leste - Av. Antonio E. de Carvalho, Av. Conde de Frontim, R. Dr. Luiz Ayres) 5709, no corredor 4 (Av. Brás Leme, Av. Preste Maia, Av. Santos Dumont, Av. Tiradentes) 4.987, no corredor 17 (Av. Prof. Francisco Morato) 4971, no corredor 16 (Estrada de Itapecerica e Av. João Dias) 4.787.

Corredores Selecionados para os Mapas de Fluxo

Fluxo de Motocicletas - Manhã
Sentido Bairro/Centro. Cidade de São Paulo, 2006

Fluxo de Motocicletas - Tarde
Sentido Centro/Bairro. Cidade de São Paulo, 2006

Fluxo de Motocicletas - Total
Cidade de São Paulo, 2006

Mapa Síntese

Em posse dessas informações contidas nos mapas é possível representar e compreender um pouco melhor a idéia acerca da dinâmica e movimentação no espaço urbano das motocicletas, ao analisar seus principais pontos e entroncamentos de circulação, especialmente, entre as pilotadas pelos *motoboys* na sua dinâmica de trabalho realizada na metrópole paulistana. Incluindo o mapa síntese que reúne os dados sobre a taxa de motorização e fluxo total de motocicletas permite-se estabelecer as mais diversas relações a respeito das áreas e avenidas que possuem maior número de motocicletas, bem como, realizar cruzamentos de dados que possibilite especular sobre os seus principais usos, motivações, áreas de riscos, etc. O que indubitavelmente seria um ponto de partida bastante importante para melhor compreender os *modus operandi,* as necessidades e riscos inerentes ao cotidiano desses trabalhadores no trânsito de São Paulo.

2.3. Trânsito e os *Motoboys*: entre conflitos e dramas

Dentre os vários desafios que as grandes cidades brasileiras terão que enfrentar no início do século XXI, sem dúvida, a questão do trânsito e suas conseqüências será um dos mais importantes.

O trânsito, mais do que simples deslocamentos de pessoas e veículos sobre determinados espaços, representa parte da dinâmica da metrópole e da vida de seus moradores, já que esses deslocamentos relacionam-se a certas características sócio-econômicas (idade, renda, local de moradia, de trabalho, de estudos, etc.), como também, a uma disputa pelo espaço feita por agentes políticos que vivem papéis transitórios (pedestres, passageiros, motoristas, etc.).

Os choques de interesses no trânsito urbano das mais variadas matizes acabam exacerbando uma série de problemas que afetam a totalidade dos interessados. Descrevendo os problemas do trânsito, Lúcio Kowarick, relata assim:

> *É claro que os assim chamados ‘problemas do trânsito’ afetam a todos. A exasperação oriunda do congestionamento, buzina, falta de estacionamento, tensão decorrente do atropelo do tráfego e até certa*

medida a dificuldade de cobrir distâncias crescentes e realizadas em tempos mais longos afetam as pessoas que se locomovem com seu automóvel [...] Mas os problemas mais cruciais atingem os usuários dos transportes coletivos em que a maior parte das locomoções serve apenas para cobrir o trajeto que liga a residência ao trabalho (Kowarick, 1983:39).

Mas os problemas no trânsito passam à categoria de conflitos justamente quando se apropriar do espaço deixa de ser comunhão, uso, para tornar-se competição, uma disputa pelo espaço. Para Eduardo Vasconcelos existe pelo menos dois tipos de conflitos no trânsito, o físico e o político:

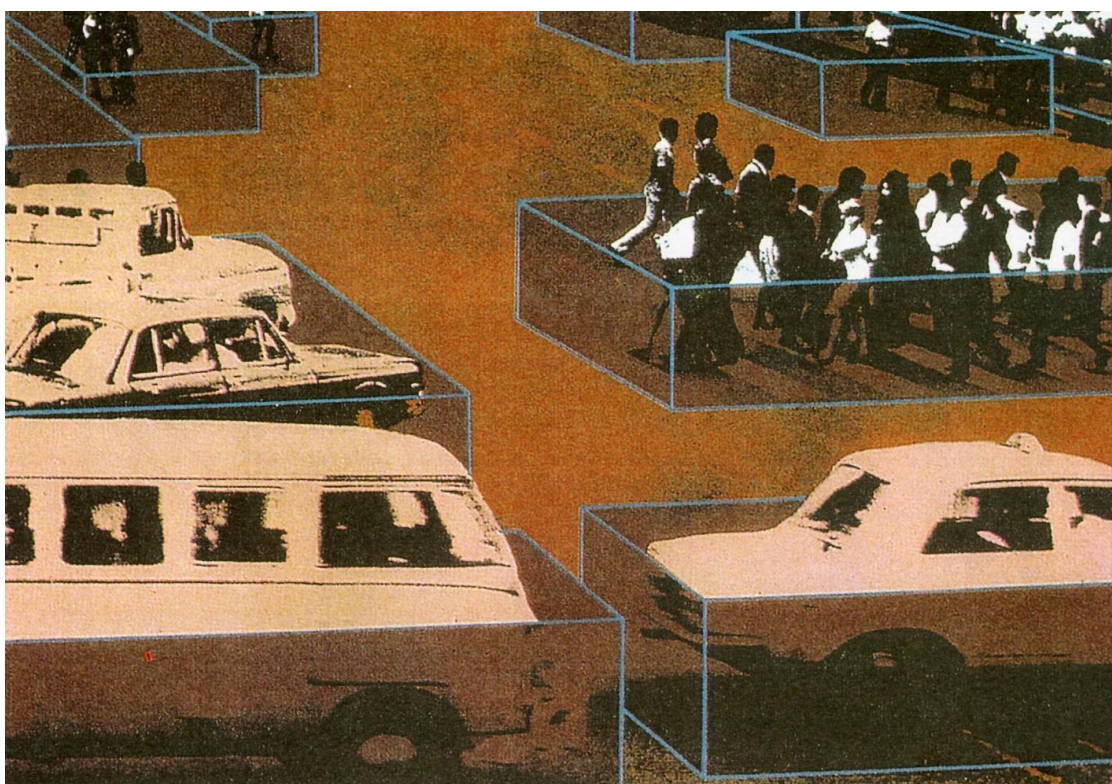
O primeiro deles é o conflito físico, mais conhecido, de disputa pelo espaço, como no caso de dois veículos que se aproximam ao mesmo tempo de um cruzamento, ou de um pedestre que deseja passar entre vários veículos em movimento. Esse tipo de conflito é o mais aparente no trânsito mais não é o único: existe outro, a que eu chamo político, pois reflete os interesses das pessoas no trânsito, que por sua vez estão ligados à sua posição no processo produtivo da cidade (Vasconcelos, 1992: 13).

Isso porque o trânsito urbano congrega os múltiplos agentes com os mais diversos interesses e, neste sentido, a dinâmica desses deslocamentos comporta certas ambigüidades e contradições. Entretanto, no fundo, o trânsito deve ser analisado a partir de seus agentes cumprindo não mais do que *papéis transitórios*. Ao longo de um dia esses *papéis* vão se acomodando e se misturando entre motoristas de ônibus, taxistas, motoristas de carros, motociclistas, pedestres, etc.

as especificidades da circulação e dos seus participantes fazem com que não existam 'pedestres' nem 'os motoristas', nem 'os passageiros de ônibus', mas sim de pessoas na condição de pedestres, motoristas, passageiro de ônibus, em situações transitórias, que mudam constantemente, não apenas durante o dia, mas também durante um deslocamento qualquer (Vasconcelos, 1999:49).

É neste sentido que a análise do trânsito não deve ser pautada dicotomicamente, de um lado,a partir de sua realidade objetiva da cidade e, de outro, das ações políticas. A lógica que se impõe no trânsito, dialeticamente, encarnando a totalidade das relações sociais que se expressam no espaço urbano é, assim, descrita por Lefebvre:

No trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É um surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a 'psicologia', ou melhor, a psicose do motorista (Lefebvre, 1991:111).

Este trânsito urbano descrito por Lefebvre, onde as relações sócio-espaciais postam-se afeitas mais ao sentido de fragmento e de cisão do que de totalidade, ganha expressão visual na obra da Regina da Silveira, intitulada *Desestruturas Urbanas.*

Fonte: Regina da SILVEIRA. Desestruturas Urbanas. Serigrafia (55x70cm),1970., *in* Ulpiano T. Bezerra de MENESES, A Problemática do Imaginário Urbano, p.17.

Nestes espaços fragmentados que se expressam no trânsito urbano de São Paulo, estar junto não é sinônimo de proximidade. Cada um se isola no seu próprio universo. Distraem-se como podem: motoristas sozinhos, calados e com medo da violência urbana fecham-se para o outro e para si mesmo. No trânsito a *luta de classe* aparece ritualizada em um conflito mais localizado e individualizado entre os interesses vários dos pedestres, dos motoristas dos carros, dos motoristas profissionais de táxi, de ônibus e dos *motoboys*:

> *todas as classes se encontram na avenida [...] o rico nos herméticos invólucros blindados, o cidadão da classe média nos carros populares, os motoboys em seu falo mecânico, o proletário nas comunidades flutuantes que são os ônibus coletivos, os pedestres cuja blindagem é o seu próprio corpo, os agentes de fiscalização do trânsito, os policiais, os bandidos. O trânsito é uma estrutura que submete a todos. Mas não da mesma forma* (Oliveira, G. 2003:91).

E é justamente num trânsito altamente racional e banalizado, palco da atividade profissional dos *motoboys*, que colhemos algumas impressões dos agentes do trânsito, tais como: taxistas, motoristas de ônibus, motoristas de automóveis e transeuntes, de modo a tentar entender como estes vêem os *motoboys* na metrópole de São Paulo. Em uma dessas entrevistas, o taxista Eduardo, que trabalha há 10 anos no centro da cidade de São Paulo, diz: "*essa é uma situação preocupante, essa questão de motoboy [...] porque o que ele sabe fazer é desrespeitar a tudo e a todos, eles não têm respeito a nenhuma lei de trânsito; é absolutamente um problema grave na cidade*". Perguntado sobre uma situação que pudesse ilustrar essa afirmação, falou-me: "*esse retrovisor quebrado (mostrando-me o retrovisor danificado de seu carro), por exemplo, foi quebrado por motoqueiro eu só troquei o vidro (do retrovisor)*". Questionado se a ação foi intencional, disse-me: "*não, mas no sentido que você está subindo a (rua da) Consolação um carro e outro se aproxima lado a lado ele se perde e vai quebrando [...] com o guidão [...] mas já vi quebrar com o pé, e já vi ponta pé proposital no carro – não no meu, mas já vi – esse problema é grave*". Na mesma linha Moreira, motorista de ônibus há 35 anos, afirma: "*eles não respeitam ninguém, se a gente respeita eles, eles não respeitam a gente. Infelizmente ficou um transtorno, principalmente agora com o corredor (de ônibus)*". Perguntado sobre o motivo, respondeu-me *"eles invadem a faixa [...] tem acidente constante ali na (Avenida) Rebouças, se passar algum dia sem acidente de motoboy ali na (Avenida) Rebouças é milagre*". Questionei também uma transeunte no centro de São Paulo, Carina, 27 anos, que invariavelmente usa seu carro como meio de transporte e, sobre o assunto, relatou-me a seguinte situação: *"da última vez que eu vi um motoboy ele foi até gentil. Primeiro ele bateu no meu retrovisor, talvez porque a rua em que eu estava era estreita. Óbvio que eu não gostei, como não foi nada de mais, foi só o retrovisor e não quebrou, depois até avistei ele no trânsito e ele até acenou pedindo desculpas*". Entrevistei outra transeunte no centro de São Paulo, uma jovem senhora, Nalva, 42 anos, que me disse assim sobre o assunto: "*São tudo*

uns doido, corre, corre e não está nem aí com a vida dos outros, uns dois anos atrás minha mãe foi atropelada na (Av.) Zaki Narchi (zona norte da cidade de São Paulo), *nem parou pra ver se estava tudo bem, graças a Deus que não aconteceu nada demais, só ficamos com o prejuízo*".

É diante dessas falas muitas vezes disparatadas que se faz necessário discutir a atividade dos *motoboys* no espaço urbano da metrópole de São Paulo. Porém discutir seriamente o mérito da questão evitando um discurso bastante banalizado que gira em órbita entre aqueles que os *amam* e aqueles que os *odeiam.* Pois, antes de tudo, é necessário compreender que é uma atividade que surge como *produto* e *necessidade* na grande cidade paulistana no contexto de uma nova etapa do capitalismo.

Essa relação social conflituosa no trânsito traduz-se como a expressão dos interesses e necessidades das classes sociais no espaço urbano da metrópole. A este respeito, o *motoboy* Jéferson é direto e expõe claramente o cotidiano tenso no trânsito do espaço urbano da metrópole:

> *todo mundo fala que motoboy é tudo louco, motoboy tá trabalhando como o cara de carro tá trabalhando, entendeu? Mas pelo fato de toda hora, todo dia em cima da moto, uma hora ou outra a gente vai acelerar um pouco mais. Todo mundo fala que a gente quebra o retrovisor de carro, mas se a gente quebrou é porque quase quebraram com a nossa vida lá atrás; é uma coisa de sobrevivência.*

Mas por trás desse discurso forte e esclarecedor a maior parte dos *motoboys* entrevistados demonstra que mesmo com bastante experiência no trânsito da metrópole possuem bastante receio ao sair de casa pela manhã para trabalhar nesta atividade profissional. Assim, Jéferson, fala-me: *"todo dia que você sai de casa, você dá um beijo no moleque e não sabe se você vai voltar".* Edson, 27 anos, segue a mesma linha, e diz: *"ser motoboy é loucura. Eu tenho família, eu sou casado, eu saio aqui hoje e você não sabe se vai voltar para casa, você tem que pagar o aluguel, tem que sustentar o filho, a esposa".*

Neste sentido, ao questionarmos quais seriam os sonhos de um *motoboy*, vários deles foram enfáticos, tal como Jéferson diz: *"Sair da rua!"*, parou por um instante, e continuou: *"se eu ganhasse o que eu ganho sem precisar sair pra rua, largaria na hora".*

É assim que para muitos *motoboys* a contingência da vida cotidiana impede-os de vaticinar sobre a sua atividade, assim como Drummond fez em seu poema

Morte no Avião: "*pela última vez miro a cidade./ Ainda posso desistir, adiar a morte,/ não tomar esse carro. Não seguir para./ Posso dizer amigos, esqueci um papel, não há viagem, ir ao cassino, ler um livro*"[69]. Apesar de muitos *motoboys* se verem em uma atividade de passagem, como algo transitório, devido às condições objetivas na cidade de São Paulo ante o desemprego estrutural e do mundo precário do trabalho pelos menos entre 150 e 200 mil *motoboys* vêm se arriscando nesta atividade na metrópole paulistana.

Sem contar que os *motoboys* se consideram inseridos em uma atividade bastante depreciada pela sociedade. Nilton ao falar um pouco desta relação, expressa: *"valoriza a gente enquanto a gente tá andando, se parar..."*, pensa por um instante, e continua: *"todo mundo xinga os motoboys mas todo mundo quer que as pizzas cheguem rápidas e quentinhas em casa, ninguém vê o nosso lado"*. É por este viés que o *motoboy* Lúcio, 32 anos, fala sobre sua profissão:

> "*é duro, não é fácil. Na visão do pessoal o motoqueiro tá passeando de moto, não tá trabalhando. Ninguém sabe o risco que é andar em cima de duas rodas, a cada cinco segundo você leva uma fechada [...] o perigo é constante, você sai de manhã não tem certeza se volta a tarde*".

Mas enquanto os *motoboys* estão enquadrados no mundo precário do trabalho, a lógica da pressa só aumenta com o tilintar dos ponteiros do relógio. Nesta condição, a perda da vida humana traduz-se como uma situação altamente banalizada pela sociedade. A sucessão de tombos quase num sincronismo diário, ganha forma de normalidade e estranhamento social. É normatizada a morte nas vias de circulação. Via esta, onde tudo acontece rápido, onde as contingências sociais desobrigam as emoções alheias.

Daí a necessidade de inverter o centro da discussão difundida pelos meios de comunicação, que colocam os *motoboys* como o maior problema do trânsito. Avaliam aleatoriamente a questão. Expõem, de um lado, os motoristas dos veículos que reclamam da imprudência dos *motoboys* nas ruas, dizendo que estes lhes arrancam seus retrovisores e causam-lhes sérios prejuízos, do outro lado, os *motoboys* reclamam dos motoristas que mudam o veículo de faixa nas avenidas, mas não olham nos retrovisores e, por isso, não precisam deles.

---

[69] Carlos Drummond de ANDRADE, Morte no Avião, *in* A Rosa do Povo, p.111.

A relação de socialização no trânsito da metrópole de São Paulo se posta de maneira bastante conflituosa entre os *motoboys* e os motoristas diversos. As polêmicas ressoam em tons apaixonados. A raiva é figadal entre as partes. A imprensa de maneira geral alimenta a farsa e ganha ibope com a estigmatização dos *motoboys*. Muitas vezes, constrói uma versão demonizada dos *motoboys*, tomando do fato mais superficial, um discurso desprovido de conteúdo, como um fato concreto, verídico e livre de contradições. Na *Revista Veja*, uma matéria intitulada "*Loucos pelo Perigo*" começa assim: "*Considerados a nova praga do asfalto por motoristas impacientes, os motoboys são cada vez mais numerosos*"[70], e na seqüência justifica:

> *A convivência dos motoboys com os motoristas de carro é complicada. Também, pudera. Eles serpenteiam entre os carros, nunca avisam o que vão fazer, dão fechadas bruscas, batem nos retrovisores e nunca param para pedir desculpas. Quando não têm espaço para passar, muitas vezes chutam a lataria dos veículos*.

Em uma coluna no *Jornal Folha de São Paulo*[71], Anna Verônica Mautner, expôs assim: "*Os motoboys constituíram-se em um exército que ameaça espelhos retrovisores, pintura de porta, sobressaltando os motoristas que deveriam poder focar a sua atenção no trânsito*". Mauro Chaves, do *Jornal o Estado de São Paulo*, escreveu: "*uma categoria de impuníveis bestas-feras, que todos os dias aterrorizam os cidadãos, especialmente os que habitam grandes cidades, como São Paulo*" [72].

LOUCOS PELO PERIGO

Mais de 100 000 motoboys desafiam a morte e as leis de trânsito nas grandes cidades

Fonte: Revista Veja, 07/07/1999

Cuidado com o retrovisor: motoboys já são 220 mil na cidade

Oferta de emprego para motociclistas que fazem serviços de entrega não pára de crescer. Com regulamentação, categoria quer agora acabar com preconceito

Atividade regulamentada

Fonte: Jornal da Tarde, 10/07/2000

[70] Alice GRANATO. *Loucos pelo Perigo*. Revista Veja, 07/07/1999.
[71] Anna Verônica MAUTNER. *Os Motoboys e Eu*. Folha de São Paulo, 05/06/2005.
[72] Mauro CHAVES. *Impuníveis Bestas-Feras*. O Estado de São Paulo, 16/06/01.

É assim que para Oliveira “*a discriminação da categoria está ligada aos estigmas que os indivíduos e grupos atribuem aos motoboys, imputando-lhes um caráter criminoso e contraventor*” (Oliveira, G., 2003: 107). Denotando-os de “*cachorro louco e bad boy*” (Ibid., 110), ambos pela imprudência no trânsito. Todavia, esses estigmas e discriminações que os *motoboys* carregam não favorecem a desmistificação da categoria e, sim, o embrutecimento social. Ao falar sobre a temática da discriminação, a maior parte dos *motoboys* entrevistados afirma ter sofrido algum tipo de discriminação. O *motoboy* Carlos Eduardo reclama:

> *tem muita discriminação por parte da polícia, quando eles param a gente eles não param assim com respeito, sem saber quem é a gente, sem saber quem tá por baixo do capacete, trata a gente como marginal, eles não sabem que o serviço de motoboy é um serviço de ‘responsa’, tem que ter responsabilidade, porque a gente carrega documento importante, às vezes a gente carrega até dinheiro, tem tudo isso, os clientes confiam muito na gente*.

Perguntei-lhe qual o motivo dessa perseguição e o mesmo arrisca: *“a discriminação vem por parte que muitos dos motoboys é ex-presidiário, mas o pessoal não vê que eles querem uma chance na vida para se levantarem”.* Natércio, no alto de sua experiência vê a discriminação, assim:

> *em todos os lugares. Você não pode parar no farol, a pessoa olha no retrovisor vê que é motoboy e já fecha correndo. No Banco o cara fecha o sistema, você vai entrar em dia de chuva no prédio você tem que entrar pela garagem ‘para não sujar o ambiente’. Às vezes, você tem vontade de partir pra ignorância. Você tá trabalhando, não tá brincando*.

Nilton, a respeito dessa temática, aprofunda*:*

> *quando você chega em algum lugar, você é discriminado. Num prédio, nesses lugares aí tem muita discriminação. Você tem lugar certo pra entrar, você não pode passar pelo mesmo lugar onde outras pessoas passam, fazendo o mesmo serviço que você, entregando um malote igual você, mas só pelo fato de você ser motoboy, pelo fato de você estar com o capacete, que a pessoa já vê que você é motoqueiro, você já tem elevador específico, separado, porta separada pra entrar, demora mais pra atender você, tem tudo isso aí*”.

Para corroborar com o exposto, Carlão, 42 anos, *motoboy* há 26 anos, demonstra que o preconceito e o estigma não se restringem a pessoa em si, mas

está vinculada à atividade de *motoboys*. Para tanto, conta-nos uma situação bem ilustrativa a este respeito:

> *É um preconceito muito grande, esses dias o Sérgio Malandro teve aqui, ele veio fazer uma visita num andar aí do prédio aí ele encostou a moto dele aqui e foi entrar por aquela porta que é a porta social da empresa, o segurança viu ele com o capacete na mão, não reconheceu ele, e mandou ele entrar pela entrada de serviços, ele pegou, subiu, fez o que ele tinha que fazer e desceu, quando ele desceu ele está tentando se candidatar a vereador (eleição de 2008), aí ele começou a bater papo com a gente. Aí ele perguntou pra nós sobre preconceito, aí eu fui o primeiro a falar pra ele, você não viu o preconceito que fizeram com você, não? Você não viu que você foi entrar pela porta social e o cara mandou você entrar pelos fundos? Ele virou para mim e falou 'mas a porta social não é aquela?' Eu falei não meu amigo você entrou pela de serviço, você entrou pelo lugar que motoboy entra, isso é um preconceito e você não é motoboy, você é um cara da mídia, entendeu. Só por que o segurança viu ele com o capacete é motoboy; a gente só entra por aí em tudo quanto é tipo de prédio, mesmo trabalhando no prédio não entra pela área social do prédio, nunca, em nenhum prédio em São Paulo, nenhum, nenhum.*

Nestes termos, repor a discussão acerca da atividade dos *motoboys* relacionada aos retrovisores dos veículos é apenas apontar e responder pelo superficial, é a ponta do *ice-berg* da questão e, pior, uma maneira mais tranqüila de abandonar uma discussão mais séria. É uma forma de evitar a reflexão acerca da cidade em que estamos vivendo e construindo. Qual o sentido de uma cidade que se reproduz, simplesmente, em função das necessidades do capital em detrimento da vida humana? De uma cidade que exclui a sociedade do uso consciente do espaço? Que discrimina as pessoas em função da sua classe social e não se solidariza com as péssimas condições de trabalho e de vida de seus pares? Enfim, uma sociedade que banaliza as quedas, banaliza também o espaço urbano, a cidade e as pessoas. É o declínio do senso ético ao invés de discutir eticamente a questão. É a égide da barbárie que se torna a tônica do cotidiano. Todo dia, se torna dia de "*espetáculo*"(Debord, 1997:15)[73].

---

[73]"*Considerado em sua totalidade, o espetáculo é ao mesmo tempo o resultado e o projeto do modo de produção existente. Não é um suplemento do mundo real, uma decoração do que lhe é acrescentada. É o âmago do irrealismo da sociedade real. Sob todas as suas formas particulares – informação ou propaganda, publicidade ou consumo direto de divertimentos –, o espetáculo constitui o modelo atual da vida dominante na sociedade. É a afirmação onipresente da escolha já feita na produção, e o consumo que decorre dessa escolha*". (Debord, 1997:15)

Não é por acaso que estas questões invertem-se a todo instante. Como exemplo ilustrativo, verifica-se constantemente a associação da motocicleta à liberdade. Mas ao contrário dessa idealização, principalmente, para os *motoboys* entrevistados, a sensação de liberdade está longe de sua atividade profissional. É assim que sem titubear descreve-me Antônio, 37 anos, sobre o que sente depois de uma intensa jornada de trabalho: *"a sensação de liberdade, é bom demais*". Para o *motoboy* Rosenberg, 25 anos: *"Liberdade é estar contente de ter chegado em casa"*.

Essa abordagem, então, possibilita superar uma discussão mais superficial e, muitas vezes, preconceituosa sobre a atividade dos *motoboys*, como também, permite revelar que por baixo do capacete há uma história singular, esperanças e lutas cotidianamente, uma vida que se pretende plena e cheia de sentido.

3.3. Na Contramão da vida: os acidentes com vítimas e fatais envolvendo motocicletas

Na esteira do crescimento da frota de motocicletas no Brasil vem ocorrendo proporcionalmente um aumento de acidentes com vítimas e fatais. A motocicleta é um veículo extremamente ágil e tem um desempenho mais eficaz do que muitos outros veículos motorizados. Porém, apresenta uma desvantagem fundamental no que se refere à segurança de seus ocupantes:

> *a motocicleta não oferece proteção física e, no caso de acidente, a falta desta proteção, aliada à velocidade, fazem com que a gravidade dos ferimentos seja muito elevada [...] A sua inserção no tráfego em geral, à semelhança do automóvel, deu-se de forma abrupta, em que o despreparo de muitos dos condutores – aliado à sua desvantagem física natural num tráfego 'pesado', levou ao quadro grave de acidentes de trânsito a ela ligados* (Vasconcelos, 1992:65).

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em todo o mundo, o número de pessoas que morrem a cada ano vítimas de acidentes de trânsito é estimado em cerca de 1,2 milhões. Essas causas são responsáveis por 12% do total de mortes no planeta, sendo a terceira causa mais freqüente na faixa etária de 1 a 40 anos (Souza, Maria de F. M., Malta, Deborah C et al. 2007).

No Brasil, foram registrados 35.155 acidentes de trânsito fatais, em 2006; desses, as motocicletas se destacam com 19,8% das ocorrências. De modo geral, pode-se afirmar que os acidentes fatais envolvendo motocicletas vêm se multiplicando, pois em 1990 representavam 300 óbitos, passando, em 2006, para quase 7 mil mortes, o que representa um aumento aproximado de 2.250% (Saúde Brasil, 2007).

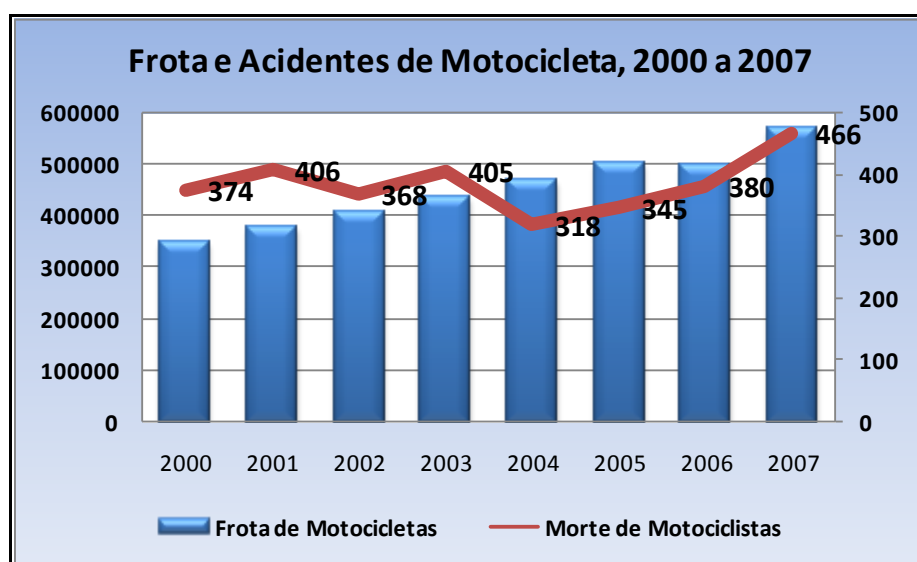
As condições objetivas para essa situação se propagar encontram terreno fértil nos espaços das grandes cidades brasileiras, em especial, em São Paulo. Para se ter uma idéia da dimensão desse problema, uma matéria divulgada pelo *Jornal da Tarde*[74] mostrou que as mortes de trânsito em São Paulo já haviam alcançado as mortes vinculadas aos homicídios. Em 2001, para cada morte no trânsito na cidade de São Paulo aconteciam pelo menos quatro homicídios. Em 2007, a proporção é de um para um. Ou seja, enquanto o número de homicídios caiu 71,15%, de 6.683 em 2001 para 1.928 em 2007, os acidentes de trânsito deram um salto de 9,63%, passando de 1.681 para 1.843 no mesmo período. A taxa de homicídios por 100 mil habitantes, que era de 63,71 em 2001, caiu para 17,79 em 2007, praticamente igual à taxa de mortes no trânsito 17,01.

Conforme dados da CET, em 2006, na capital paulista São Paulo, foram registrados 35.496 acidentes com vítimas. Em 2007, esse número, mesmo que em um patamar elevado, conhece um decréscimo para 27.824 acidentes com vítimas, representando 22% a menos no período. Porém, analisando particularmente os acidentes com motociclista – mesmo que não especificado se era ou não *motoboy* – em 2006, ocorreram 11.286 (32% do total) acidentes com vítimas, cerca de 30 acidentes por dia, já em 2007 esse número passou para 15.193 (55% do total), aproximadamente 41 acidentes com vítimas por dia, determinando um aumento no período próximo a 35%. Sobre isso a Drª Júlia Greve, compara:

> *Acidentes de automóveis hoje na cidade acabam sendo menores geradores de lesões, até por conta da baixa velocidade, os acidentados em rodovias no entorno de São Paulo acabam sendo levados para os hospitais mais próximos, quando um acidente de rodovia vem pra cá, ele vem transportado por helicóptero e é muito grave, o primeiro atendimento aqui são os acidentes urbanos, atropelamento é o principal no pronto socorro e na ortopedia é o acidente de moto, porque há lesão ortopédica, fratura exposta de perna, etc*.

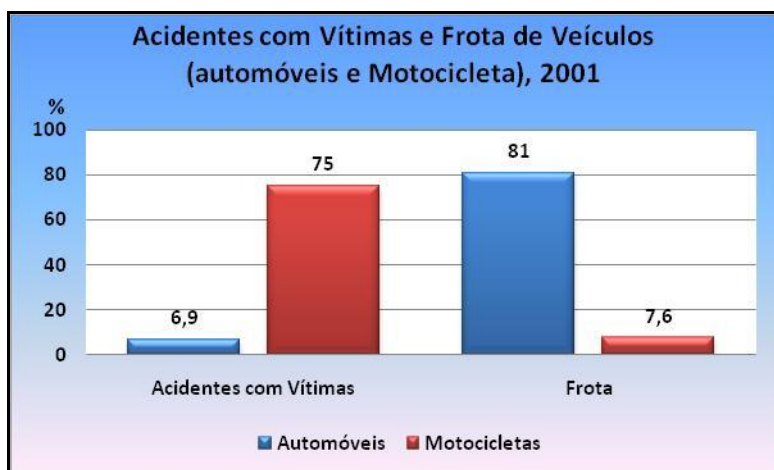
[74] Jones ROSSI. *Mortes no Trânsito se Igualam a Homicídios*. Jornal da Tarde, 18/06/2008.

Já em relação aos acidentes fatais envolvendo as motocicletas pode se verificar que seu crescimento foi acompanhado pelo aumento da frota de motocicleta. Em 2000, a frota de motocicleta representava 348.098 unidades, já em 2007 passa para 569.806 motocicletas, o que equivale a algo em torno de 64% (Gráfico 28). Já em relação aos óbitos envolvendo motocicletas, em 2000, eram 374, algo próximo de 1 morte de motociclista por dia; em 2007, esse número subiu para 466, cerca de 1,3 motociclistas mortos por dia, com aumento proporcional de 25%.

28. Gráfico

Fonte: CET/Detran/ Org.: Ricardo B. Silva

Em um estudo realizado pelo IPEA[75], em 2001, há uma estimativa de que a frota de motocicleta representa 11% de um total de 49 aglomerações urbanas brasileiras – o que representa um percentual bem inferior à frota de automóvel, que corresponde a 74%. Na região metropolitana de São Paulo, em particular, as motocicletas representavam cerca de 7,6% da frota total de veículos e os automóveis correspondem a 81% da frota total. Entretanto, em termos *proporcionais* de acidentes com vítimas, as motocicletas representam em torno de 75% versus 6,9% para os automóveis na região metropolitana de São Paulo (Gráfico 29) (IPEA, 2003:38).

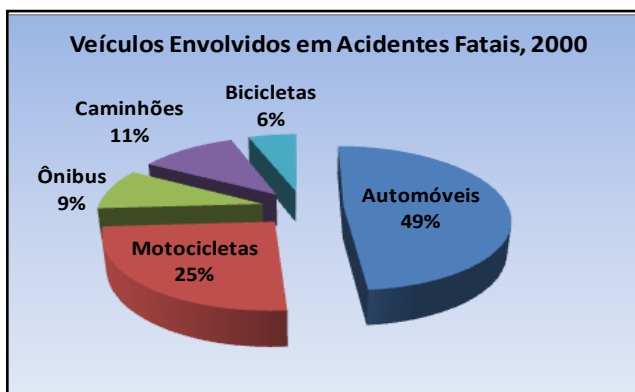
[75] Esse estudo tem como base as regiões metropolitanas de São Paulo, Porto Alegre, Recife e Belém.

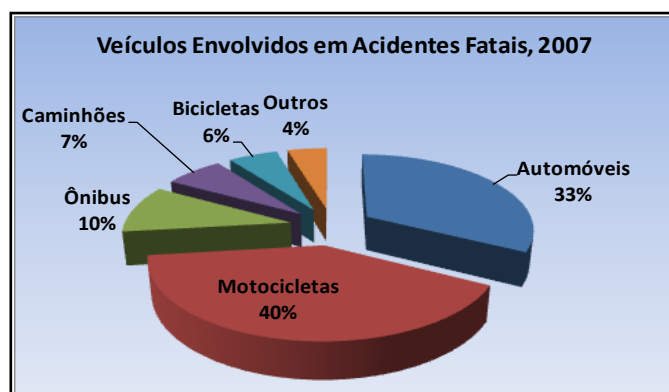
29. Gráfico

Fonte: Ipea, 2001/ Org.: Ricardo B. Silva

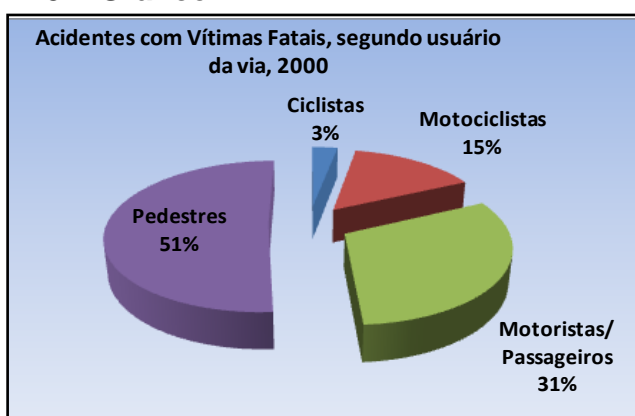
A severidade dos acidentes com as motocicletas e os automóveis nas aglomerações na região metropolitana de São Paulo acentua a preponderância da primeira sobre a segunda, o que caracteriza muito bem o perigo iminente de se andar em duas rodas nas grandes metrópoles brasileiras, principalmente, na metrópole paulistana, já que a motocicleta representa proporcionalmente algo em torno de 10 vezes mais risco de acidentes com vítimas em relação ao automóvel.

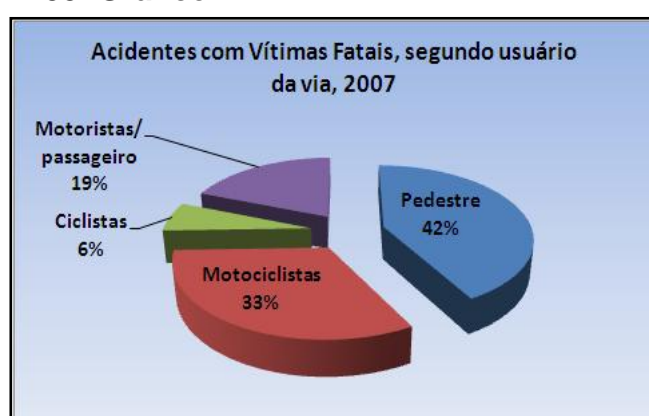
Levando-se em consideração os acidentes fatais com vítimas envolvendo veículos motorizados, entre 2000 e 2007, foram as motocicletas os únicos tipos de veículos motorizados que conheceram um aumento substancial. Em 2000, os acidentes com motocicletas representavam 25% do total (Gráfico 30), em 2007, esse percentual salta para 40%; enquanto os automóveis, por exemplo, em 2000, correspondiam a 49%, em 2007, diminui para 33% (Gráfico 31).

Analisando os acidentes fatais segundo usuários da via, indubitavelmente, os pedestres e os motociclistas são suas principais vítimas. É bem verdade que os índices envolvendo os pedestres conheceram uma diminuição, porém continua em um patamar muito elevado, passando de 2000 para 2007, de 51% e 42%. Já os motociclistas, mesmo com número inferior de acidentes fatais em comparação aos pedestres, vêm conhecendo um aumento substancial, saltando de 15% para 33% entre 2000 e 2007 (Gráficos 32 e 33).

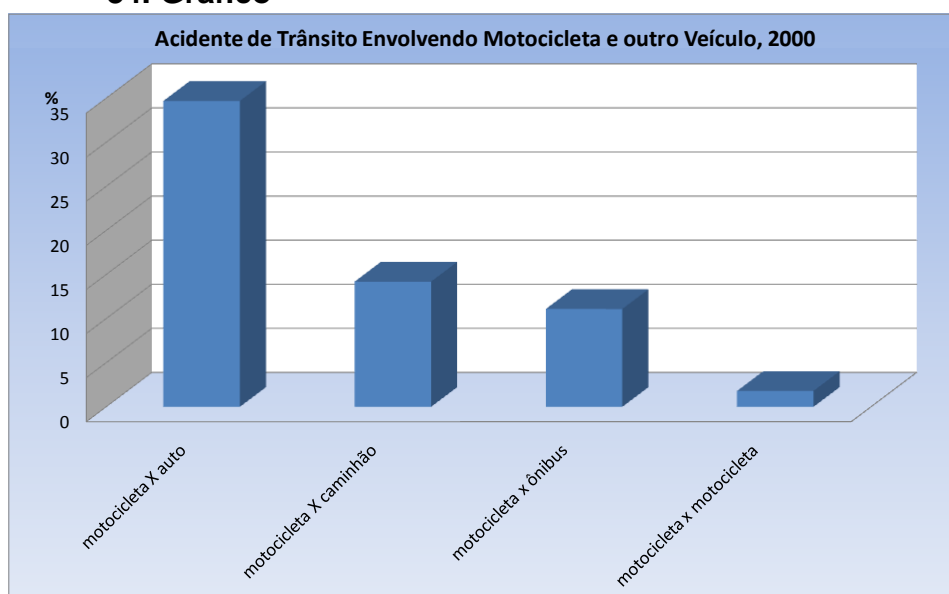
30. Gráfico

Fonte: CET, 2001/ Org.: Ricardo B. Silva

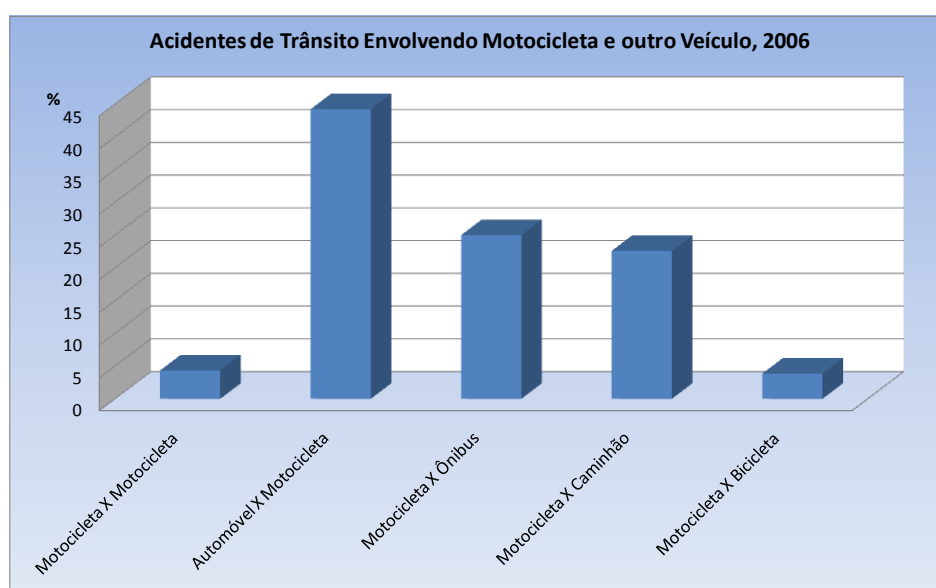
31. Gráfico

Fonte: CET, 2007/ Org.: Ricardo B. Silva

32. Gráfico

Fonte: CET, 2001/ Org.: Ricardo B. Silva

33. Gráfico

Fonte: CET, 2007/ Org.: Ricardo B. Silva

Outro dado que pode ser constatado são os altos índices de acidentes fatais que envolvem automóveis e motocicletas. Em 2000, o patamar desses acidentes chegou à casa dos 35%, ou seja, um terço de todas as mortes de motocicletas envolvendo mais de um veículo (Gráfico 34). Esse número subiu ainda mais em 2006, compondo quase a metade de todos os acidentes fatais envolvendo as motocicletas e outro veículo, o que de certa maneira traduz uma verdadeira guerra urbana pela disputa de espaço entre os carros historicamente privilegiados e as motocicletas, como *invasoras* do trânsito de São Paulo (Gráfico 35).

34. Gráfico

Fonte: CET, 1995-2000/ Org.: Ricardo B. Silva

35. Gráfico

Fonte: CET, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

E é no trânsito urbano de São Paulo que os *motoboys* saem em arrancada pelas frestas entre um carro e outro, no chamado corredor. É por aí que ganham tempo, mas é também por essa fresta que proliferam os acidentes e os conflitos. Em uma matéria publicada em 2007 pelo Jornal Folha de São Paulo[76], a CET,

[76] Alencar IZIDORO. *São Paulo quer multar moto que anda entre carros*. Jornal Folha de São Paulo, 24/04/2007.

pesquisando a morte de 75 motociclistas, em 2006, constatou que 52% delas ocorreram no corredor. Nesta matéria, Adauto Martinez, diretor de operações da CET, falava sobre a pretensão da instituição em multar as motos que circularem nos corredores, pois assim, nas suas palavras: "*a circulação delas (motocicletas) entre veículos caracteriza desrespeito de ao menos três artigos do código: não guardar distância lateral, ultrapassagem pela direita e direção perigosa*".

Na verdade, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecido pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, o artigo 56 versava sobre a proibição de motocicletas circularem entre um veículo e outro, descrito na forma da Lei que se segue: "*É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre os veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacentes a ela*". Porém, foi vetado no governo do então presidente da república Fernando Henrique Cardoso (PSDB), sob a alegação descrita nas razões do veto do CTB, assim:

> *Ao proibir o condutor de motocicleta e motoneta a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados* (CBT, 2007:214).

Lucas Pimentel, presidente da ABRAM, sobre este assunto, disse-nos:

> *Tem a questão do chamado corredor, existiu o artigo 56 que o Fernando Henrique, então presidente da república vetou, artigo que proibiria a moto passar entre os carros, agora o Ministro da Justiça Tarso Genro, divulgou que iria encaminhar para o congresso algumas propostas de alteração do CTB e entre elas a derrubada do veto do artigo 56. Felizmente não é possível derrubar o veto em função do prazo que já passou e nós estivemos lá em Brasília e protocolamos um documento mostrando para o Ministro que é mais seguro para o motociclista transitar ao lado dos carros, como ele transita hoje, do que atrás do carro, porque atrás do carro não tem campo de visão, não vê buraco, areia, óleo, aquilo que pro carro causa um desconforto pro motociclista pode ser um acidente gravíssimo e, outra questão fundamental, é que atrás dos carros o motociclista não tem tempo de frear, a 60 km/h uma moto gasta 30 m para fazer a frenagem*.

Em 2008, numa matéria do *Jornal Estado de São Paulo*[77], o governo federal sob a presidência de Luis Inácio Lula da Silva, representado pelo Ministro da Justiça, Tarso Genro, chegou a propor a revogação da permissão para motos trafegarem entre os carros. Porém, meses depois, em outra matéria desse jornal[78], noticiava-se que o governo federal havia desistido dessa proposta, conforme a alegação do Secretário de Assuntos Legislativos do Ministério da Justiça, Pedro Abramovay: "*ninguém conseguiu provar que haveria redução no número de mortes no trânsito com a adoção da medida. Esperamos estudos nesse sentido, mas nenhum foi convincente [...] Só havia a certeza de que os congestionamentos iriam aumentar*". Ainda nesta matéria, o veto do artigo 56 e essa desistência de implementá-lo, para o médico Dirceu Rodrigues, da ABRAMET, foi produto do *lobby* das empresas montadoras, assim descrito em suas palavras: "*Mais uma vez venceu o lobby das empresas. Esse tipo de permissão só faz aumentar os riscos e os acidentes*".

Mas enquanto as discussões se paralisam em torno de choques de interesses político-econômicos e em detrimento da vida humana, mais do que um mero conflito entre motoristas diversos e motociclistas, revela-se uma verdadeira guerra acampada nas ruas e avenidas do espaço urbano de São Paulo, assim descrita pela Drª Júlia Greve:

> *é uma verdadeira guerra, acho que já existe no comportamento do condutor brasileiro a relação entre o condutor do veículo de quatro rodas e o condutor da motocicleta. Já é uma briga, uma briga permanente, um achando que tem mais direito que o outro. O motociclista que tem que ocupar os espaços entre os carros. O carro que não enxerga o motociclista, que se assusta, é uma guerra, ela não é só literal ela é de verdade, acho que essa coisa de conflito entre carro e moto, ou outros veículos, é uma coisa evidente.*

Como outras guerras, essa entre motoristas e motociclistas que se instaura no espaço urbano da metrópole de São Paulo, não leva somente a vida – principalmente, dos motociclistas, entre eles *motoboys* –, mas também, gera um batalhão de mutilados que preenchem os corredores dos hospitais, ficando expostos a situações, muitas vezes, incapacitantes para o trabalho e para a vida social, dito assim, pela Drª Júlia Greve:

---

[77] Lisandra PARAGUASSÚ & Naiana OSCAR. *Proposta proíbe motociclistas de circular entre os carros nas ruas* . O Estado de S. Paulo, 01/02/2008 .
[78] http://www.estadao.com.br/cidades/not_cid200533,0.htm. Acessado em 06/06/2008.

a gente tem hoje número de prevalência de acidentes incapacitantes estimados de níveis de zonas de guerras, traumas de colunas, traumas de crânio, extração de membros, lesões graves [...] tínhamos uma prevalência estimada de lesão medular igual a da Bósnia, na época da guerra da Bósnia; quantos pacientes ficam paraplégicos no Brasil em decorrência do trânsito e da violência?

Mas diferente do que ocorre em outras guerras, nessa não existe vencedor, só há perdedores, sejam aqueles que perdem a vida, seja a sociedade que perde a referência ética balizadora de uma vida plena e consciente. E na esteira dessa situação, inúmeras matérias jornalísticas embaladas por um viés superficial e banalizante – como forma de alavancar as vendas – perdem prumo ao não aprofundar e dar conta da complexidade que a temática merece.

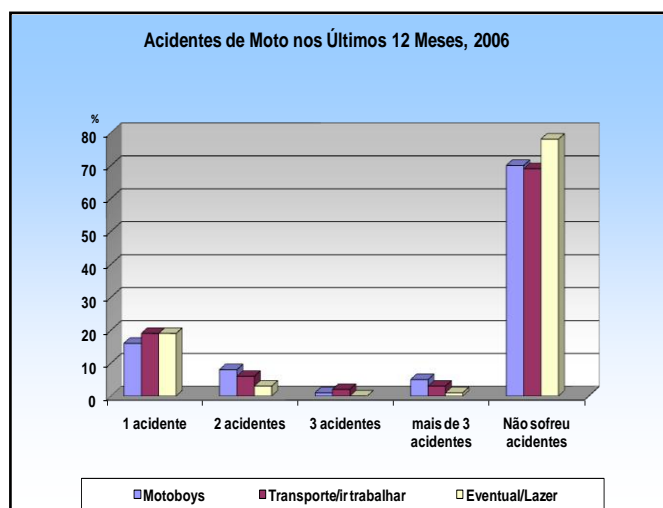
Fonte: Revista Veja, 30/01/2008

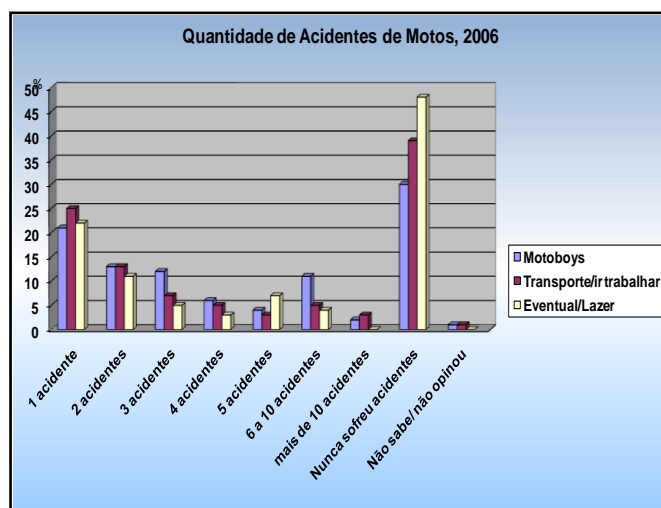
Fonte: Revista Época, 21/01/2008

Na pesquisa realizada pelo Ibope Opinião (2006), cerca de 70% dos motociclistas entrevistados afirmaram não ter sofrido acidentes nos últimos doze meses. Dos que já sofreram um acidente, 19% são os que usam a moto para trabalhar e para lazer e 16% são os *motoboys*. Em relação aos que já sofreram entre dois e três acidentes, os *motoboys* compõem a maioria com 8% (Gráfico 36).

Porém, levando em consideração a quantidade de acidentes de motocicletas sem delimitar o período, a maioria disse também nunca ter sofrido acidente, porém o percentual cai para a casa dos 30%. Entre aqueles que sofreram 1 acidente, 25%

são aqueles que vão trabalhar de moto, 22% a utilizam para o lazer e 21% são *motoboys*. Já entre aqueles que caíram mais de duas vezes, os *motoboys* se destacam, principalmente, na faixa de 6 a 10 acidentes com 11%, seguidos pelos que usam a moto para o trabalho com 5% e para o lazer com 4% (Gráfico 37).

36. Gráfico

Ibope, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

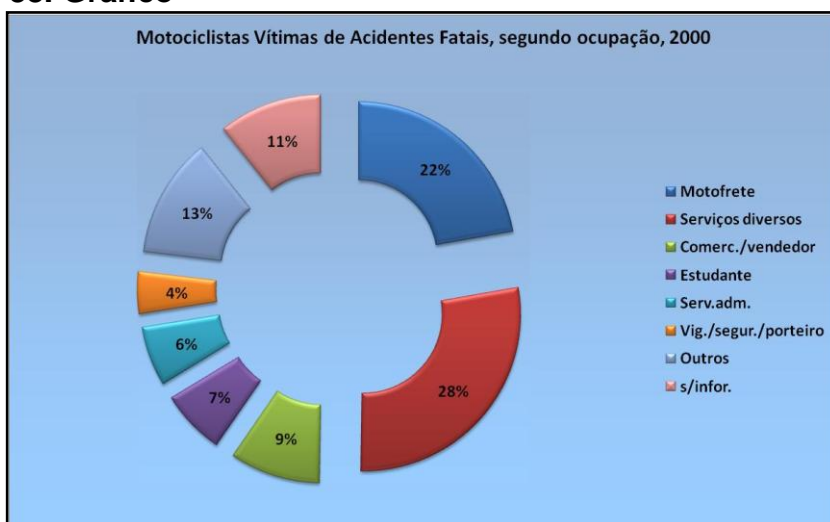
37. Gráfico

Ibope, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

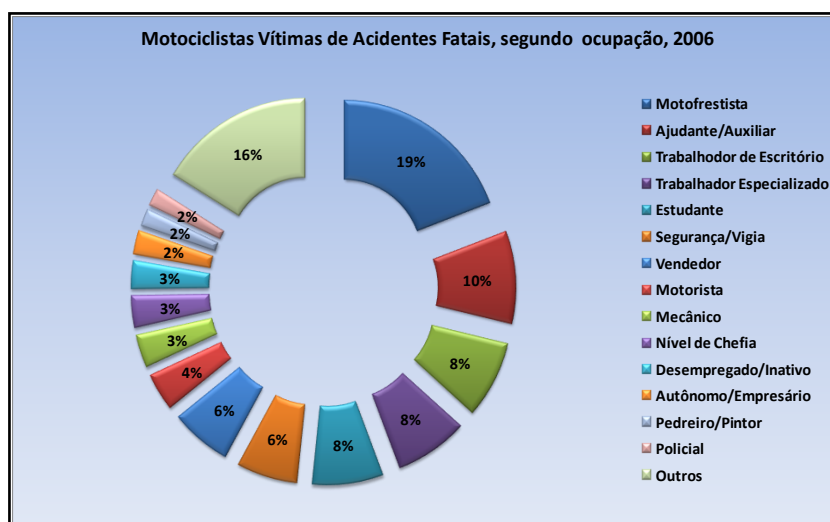
O *motoboy* Antônio que trabalha como terceirizado há sete anos em um importante Banco de São Paulo, diz que já presenciou vários acidentes e ele mesmo já se acidentou, chegou a listar algumas avenidas em que o fato ocorreu: **"***na Marginal Pinheiros, na (Av. Eng. Luis Carlos) Berrini, na (Av.) 23 de maio; na (Av.) Robert Kennedy"***.** Questionado se tem algum receio no trânsito, hesita por um momento e responde: *"a gente rala pra caramba e nem é reconhecido [...] para eles se tiver que morrer que morra na volta"*. Porém, para Lucas Pimentel, da ABRAM, há muita desinformação quando o assunto tratado é acidentes de motocicletas, este diz que as pessoas generalizam, achando que todo acidente de moto envolve com *motoboy*:

> *A secretaria dos Transportes de São Paulo fez em 2005 uma pesquisa e constatou que dos 380 acidentes fatais que aconteceram na cidade de São Paulo, 23% dos que faleceram eram motoboys e a grande maioria era o motociclista usuário. O motoboy como já está na atividade a mais de quatro anos e ele roda em média 150 km por dia, ele já adquiriu a malícia do trânsito, embora ele pilote feio e agressivamente ele não se envolve em tantos acidentes. O motociclista usuário, era usuário do transporte coletivo, ele elegeu a moto como seu meio de locomoção, foi para o processo de*

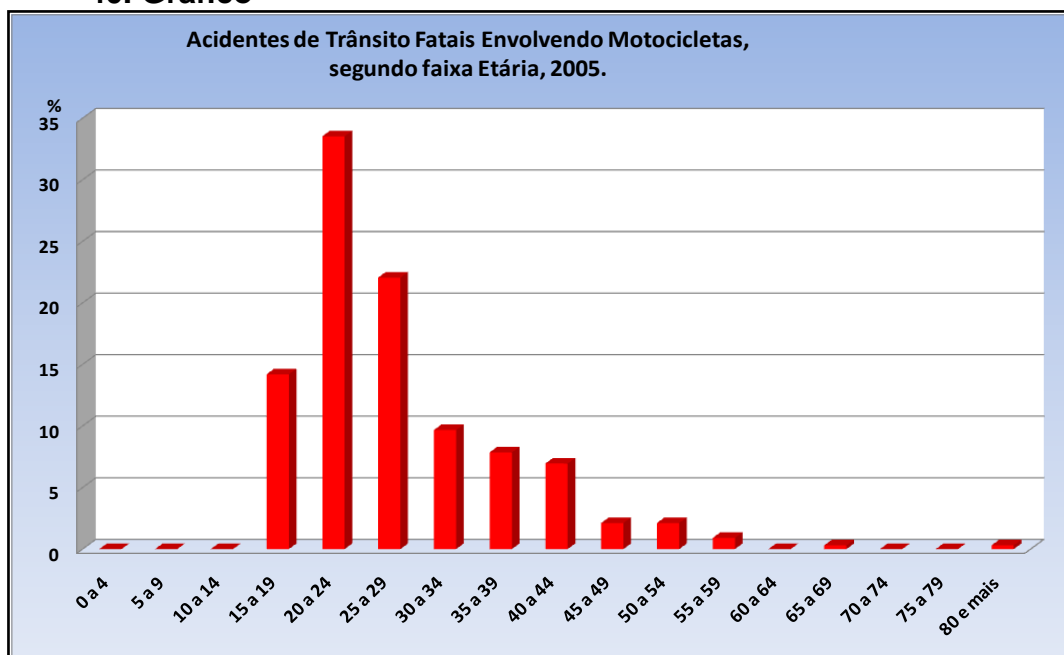
habilitação que ainda precisa de melhorias e ele vai para o trânsito como um acidentado em potencial.

Apesar dos *motoboys* realmente não serem os únicos vitimados em acidentes fatais, eles compõem a maioria deles. Estudos da CET possibilitam que se tenha uma idéia dos acidentados fatais sobre duas rodas segundo sua ocupação profissional. Apesar do grande percentual de mortes sem informações ou assinaladas como outros, são os *motoboys* quem compõem a maioria das mortes fatais de motocicletas, tanto em 2000 quanto em 2006, corresponderam a algo em torno de 20% do total (Gráficos 38 e 39).

38. Gráfico

Fonte: CET, 1995.2001/ Org.: Ricardo B. Silva

39. Gráficos

Fonte: CET, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

Outro item fundamental na análise dos acidentes fatais envolvendo motocicletas é aquele relacionado ao percentual envolvendo jovens. Os acidentes fatais na faixa etária entre 20 e 29 anos são responsáveis por cerca de 55% dos acidentes fatais no trânsito conduzido por motocicleta, sendo que somente na faixa etária entre 20-24 anos o índice chega a quase 35% (Gráfico 40).

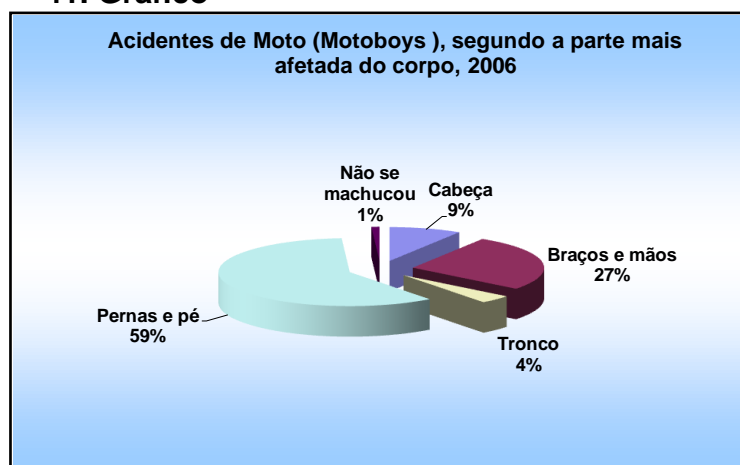
40. Gráfico

Fonte: CET, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

Mas é interessante deixar bem claro que além da maior intensidade dos acidentes de motociclistas estar relacionada à faixa etária de 20 a 29 anos, verifica-se também uma parcela bastante substancial desses acidentes relacionados ao sexo masculino. O estudo intitulado *Acidentes de Moto no Final do Segundo Milênio*, desenvolvido por Maria Helena P. M. Jorge e Maria S. Koizume et al., respectivamente do departamento de Saúde Pública da USP e da Escola de Enfermagem da USP, demonstra que das 1467 internações do SUS (Sistema Único de Saúde) decorrentes de lesões provocadas por acidentes de motos, no município de São Paulo, no ano de 1998, as internações do sexo masculino representam uma razão de 10,3:1 sobre os acidentes com motos relacionados ao sexo feminino, o que corresponde cerca de 90% do total (2001:53).

Neste mesmo estudo, as autoras mostram que dos acidentados que tiveram alta hospitalar, 79,3% saíram em até 7 dias; já entre os óbitos, 74,2% ocorreram até

o terceiro dia. Entre os acidentados que sobreviveram, os segmentos corpóreos mais atingidos foram os membros inferiores (55,5%), os superiores (20,1%) e em terceiro, a cabeça (12,7%). Daqueles que morreram, a cabeça (48,4%), múltiplas regiões (35,5%) e membros inferiores (12,9%) (Ibid., pag.53).

Na pesquisa Ibope Opinião (2006), os *motoboys* questionados sobre as partes corpóreas mais atingidas provenientes de acidentes de trânsito, responderam que foram as pernas e pés com 59%, seguido pelos braços e mãos com 27%, cabeça com 9% e tronco com 4% (Gráfico 41).

41. Gráfico

Fonte: Ibope, 2006/ Org.: Ricardo B. Silva

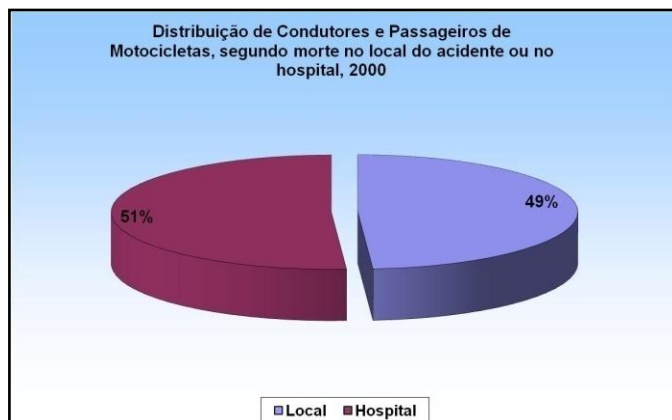
Dos acidentes fatais envolvendo motocicletas foi constatado, em 2000, que 49% das mortes deram-se no local e 51% no hospital (Gráfico 42). Daqueles que faleceram no hospital, 76,5% faleceram em 1 dia de internação, 8,7% morreram entre 2 e 4 dias, 3,5% entre 5 e 10 dias, 5,2% em mais de 10 dias (Gráfico 43). No Hospital das Clínicas de São Paulo, entre os acidentados de trânsito na emergência, 31% são vítimas de acidentes de motocicleta (Souza, Maria de F. M., Malta, Deborah C. et al., 2007).

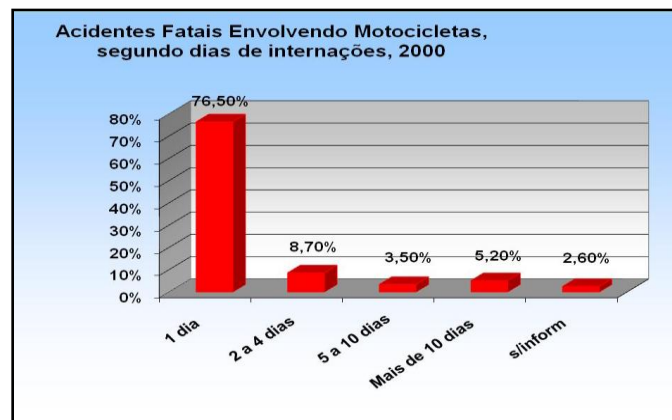
42. Gráfico

Distribuição de Condutores e Passageiros de Motocicletas, segundo morte no local do acidente ou no hospital, 2000

51%

49%

Local Hospital

Fonte: CET, 1995.2001/ Org.: Ricardo B. Silva

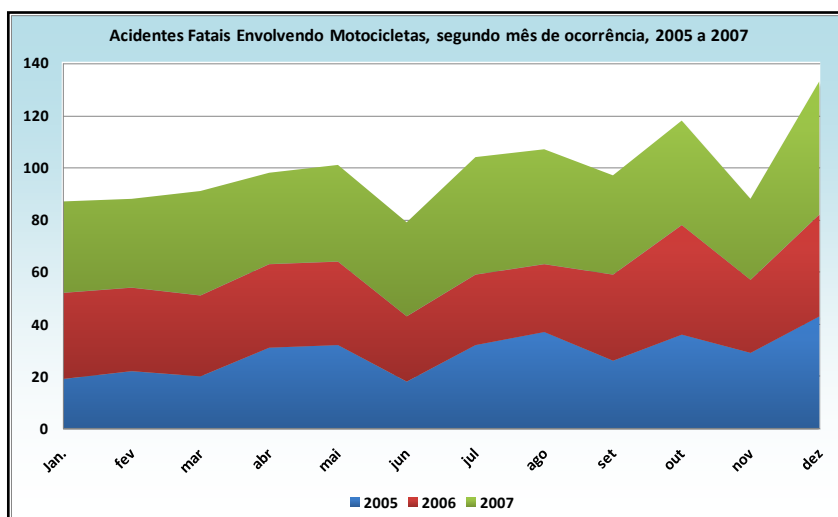
43. Gráfico

Fonte: CET, 1995.2001/ Org.: Ricardo B. Silva

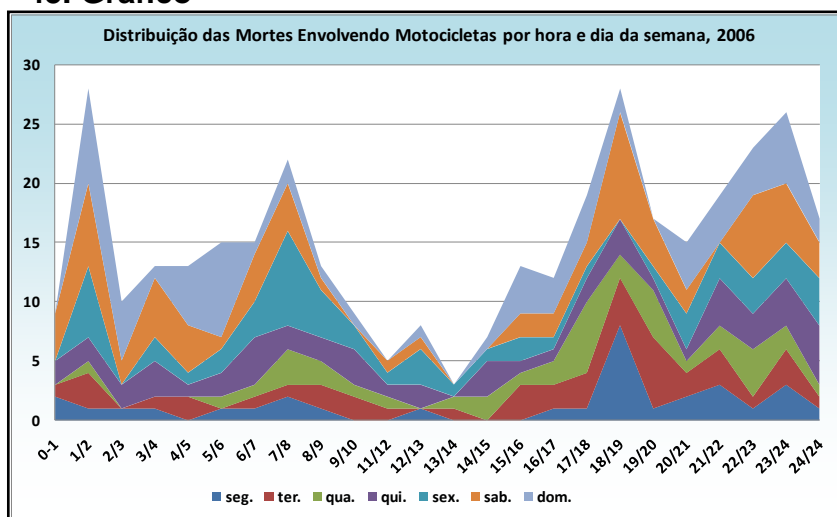
Sobre a distribuição dos acidentes fatais envolvendo motocicletas, segundo sua ocorrência mensal, verifica-se a predominância de acidentes fatais em 2005 no mês de dezembro com 43 ocorrências. Em 2006, no mês de outubro ocorreram 42 acidentes fatais. Em 2007, novamente em dezembro, aconteceram 51 acidentes fatais (Gráfico 44). Em relação às mortes de motocicletas por hora e dia da semana, em 2006, verifica-se uma maior concentração de mortes, com 28 mortes entre 1 e 2 horas da manhã, com destaque na sexta-feira com 6 óbitos, no sábado com 7 e domingo com 8 mortes, entre 7 e 8 horas da manhã ocorreram 22 acidentes fatais, sendo 8 deles na sexta feira; entre 13 e 14 horas da tarde observa-se uma diminuição abissal com 3 acidentes fatais, entre 18 e 19 horas da noite o número de acidentes fatais chega a 28, com 8 na segunda-feira e 9 no sábado, entre 23 e 24 horas esse número chegou a 26, bem distribuído ao longo da semana, porém com maior incidência no sábado com 5 e no domingo com 6 acidentes fatais (Gráfico 45).

Do ponto de vista espacial, dos 11.286 (32% do total) acidentes com vítimas, em 2006, cerca de 30 acidentes por dia ocorrem na cidade de São Paulo, e apesar de bem distribuídos pode-se verificar em algumas avenidas uma maior concentração. Se juntarmos as duas marginais o número de acidentes com vítimas chegou a 789, na Radial Leste esse número chegou a 379, na Av. 23 de Maio ocorreram 369 acidentes e na Av. Aricanduva 251 acidentes com vítimas. (Mapa 15)

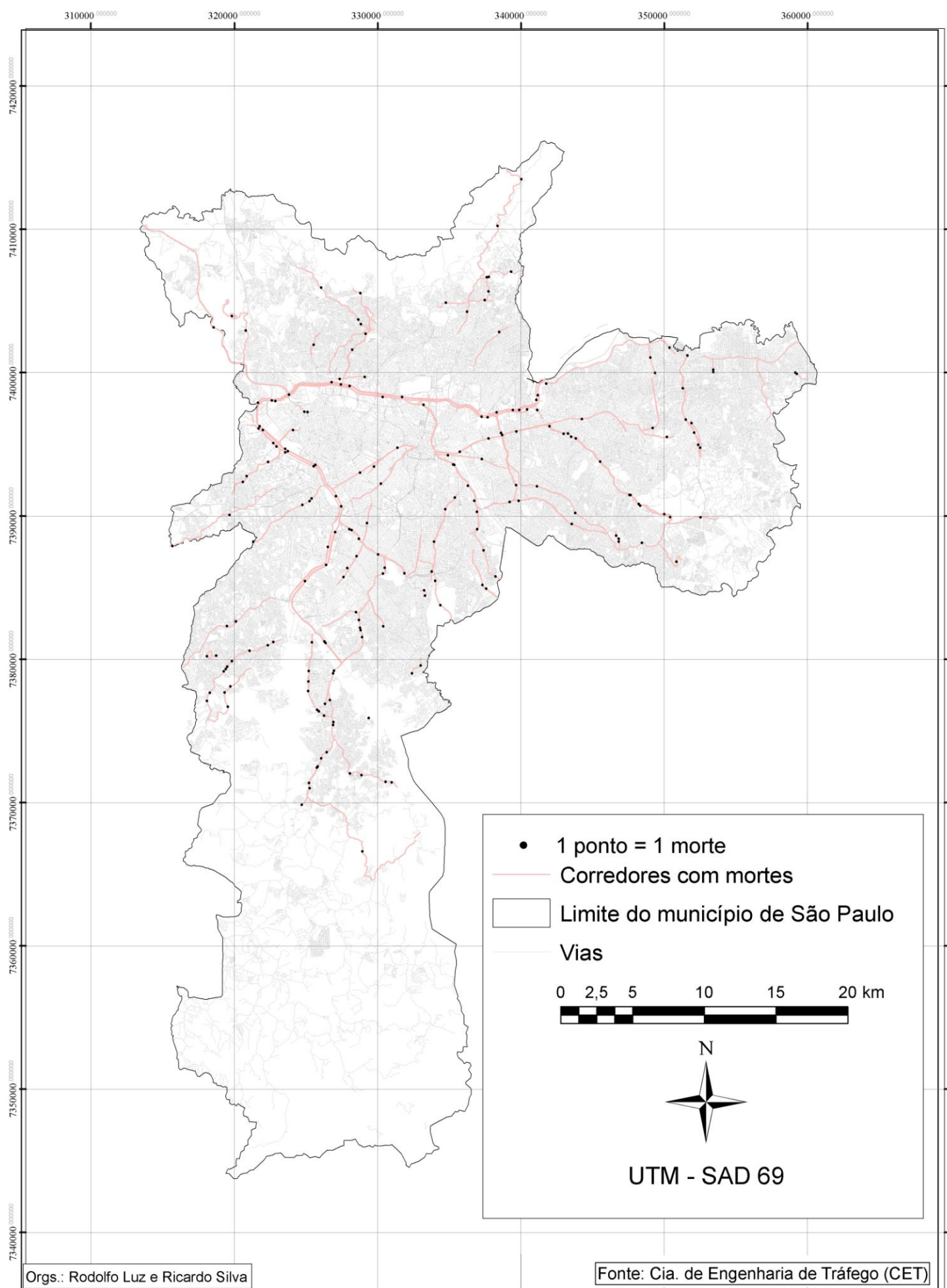
Em relação aos acidentes fatais, em 2006, foram registrados 380 óbitos, algo próximo de 1 morte de motociclista por dia, desses selecionados em 76 corredores, destacam-se as marginais com 37 óbitos (20 na Marginal Pinheiros e 17 na Tietê), com 12 mortes verifica-se na Av. Aricanduva e Av. Sen. Teotônio Vilela, 11

acidentes fatais na Estr. M' Boi Mirim, 8 na Av. Interlagos, 7 acidentes fatais na Av. Robert Kennedy, 6 na Av. dos Bandeirantes e 5 óbitos na Av. Carlos Caldeira Filho, Av. do Estado, Av. Jacu-Pêssego, Radial Leste, Av. Sadume Ivone, Av. Sapopemba. (Mapa 16)

44. Gráfico

Fonte: CET, 2007/ Org.: Ricardo B. Silva

45. Gráfico

Fonte: CET, 2007/ Org.: Ricardo B. Silva

Acidentes com Vítimas Envolvendo Motocicletas, por Corredor Viário em 2006
310000,000000
320000,000000
330000,000000
340000,000000
350000,000000
360000,000000
7420000,000000
7410000,000000
7400000,000000
7390000,000000
7380000,000000
7370000,000000
7360000,000000
7350000,000000
7340000,000000
Legenda
1 ponto = 1 acidente
Vias com acidentes
Vias
Limite do município de São Paulo
0 2 4 8 12 16 Km
N
UTM - SAD 69
Orgs.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva
Fonte: Cia. de Engenharia de Tráfego (CET)

Acidentes de Trânsito Fatais Envolvendo Motocicletas em Corredores Selecionados - Município de São Paulo, 2006

Com outro estudo disponível denominado Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade no Município de São Paulo (PRO-AIM), foi possível produzir mapas de distribuição das mortes de motociclistas residentes por subprefeitura de 1996 a 2007[79].

Nos mapas produzidos foi possível observar a distribuição dos acidentes fatais de motociclistas por residência, especialmente, concentrados nas áreas da periferia pobre da cidade de São Paulo. Porém devido a questões de ordem metodológica da PRO-AIM, esse fenômeno fica mais evidente somente a partir de 2001. Neste ano, as maiores ocorrências deram-se no distrito de Itaquera com 8 mortes, São Mateus com 7, Brasilândia e Lajeado com 7 óbitos, Campo Limpo, Sapobemba e Cangaíba com 4 acidentes fatais. Em 2007, os maiores índices de acidentes fatais com motocicletas ocorreram em Grajaú com 16 mortes, Sapopemba com 15, Jardim Ângela com 10, Jardim Helena com 8, Cachoeirinha e Iguatemi com 7, Jaraguá e Tremembé com 6, Brasilândia, Campo Limpo, Pirituba, Capão Redondo, Cursino e São Domingos com 5 óbitos; em Itaquera, Cangaíba, Jabaquara, Cidade Tiradentes, Artur Alvim, Sacomã, Ipiranga, Vila Prudente, Santana, São Lucas, Freguesia do Ó, Cidade Líder, Ponte Rasa, São Miguel, Cidade Ademar e Ermelino Matarazzo com 4 mortes.

Ou seja, é possível constatar que a maioria dos acidentes com vítimas e fatais envolvendo motocicletas ocorrem nas áreas mais centrais da cidade de São Paulo; porém, observando os locais de residência desses óbitos, é possível perceber que a maioria concentra-se nas periferias pobres de São Paulo. O que demonstra uma relação pendular centro-periferia, seja para se deslocar para o trabalho usando motocicleta, seja para se deslocar usando-a como instrumento de trabalho, no caso pesquisado, os *motoboys*.

Essa relação pode ser observada e constatada a partir de um mapa síntese sobre as motocicletas, que visa representar acidentes fatais por subdistritos, fluxos totais de avenidas selecionadas e acidentes fatais por avenidas selecionadas.

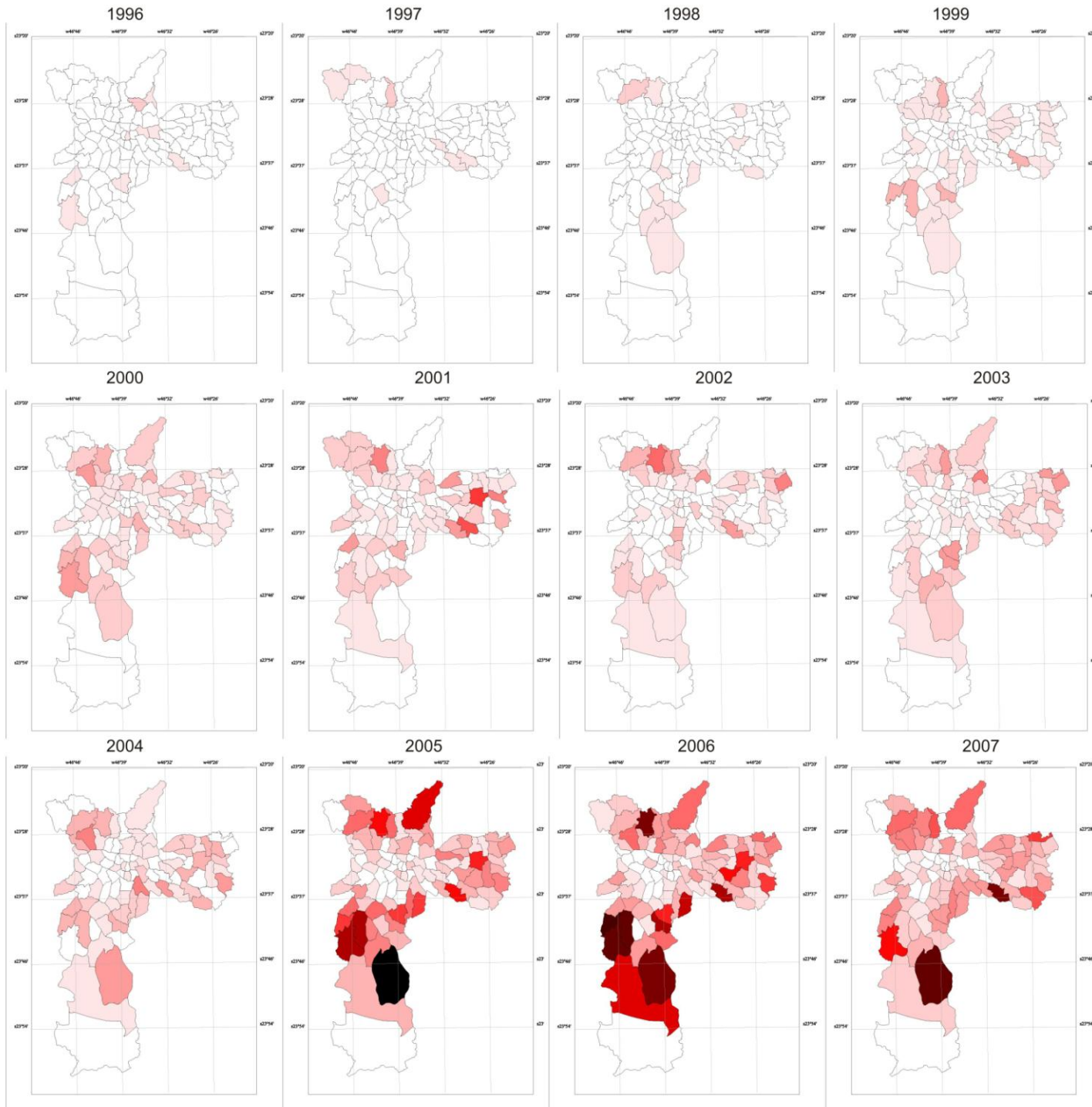
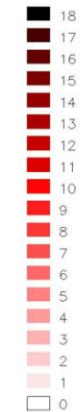
---

[79] Esse estudo até 2000 somente processava os óbitos de residentes e ocorridos no Município de São Paulo. A partir de 2001, passou a processar todos os óbitos ocorridos no Município. Já em 2006, passou a receber os óbitos processados em outros municípios (residentes no município de São Paulo), através da retroalimentação. Já os óbitos por acidentes de trânsito nos anos de 2005, 2006 e primeiro semestre de 2007 foram qualificados a partir de informações provenientes da CET, tendo, portanto, um nível de detalhamento maior que os óbitos ocorridos em outros períodos.

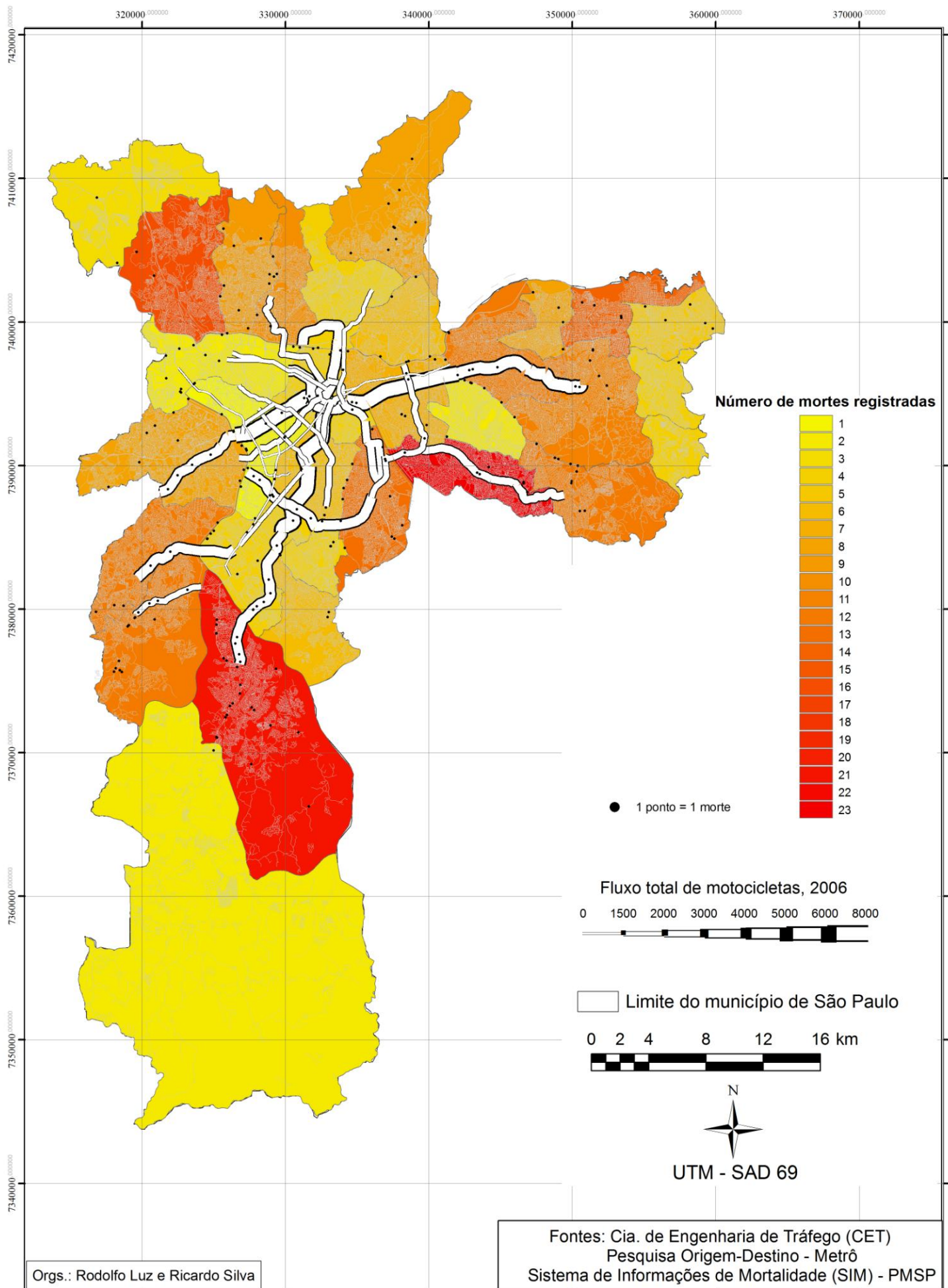
1996 1997 1998 1999

2000 2001 2002 2003

2004 2005 2006 2007

Acidentes Fatais em Acidentes Envolvendo Motocicletas por Distrito Administrativo do Município de São Paulo entre 1996 e 2007 (Local de Residência do Falecido)

Fonte: Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) - PMSP

Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

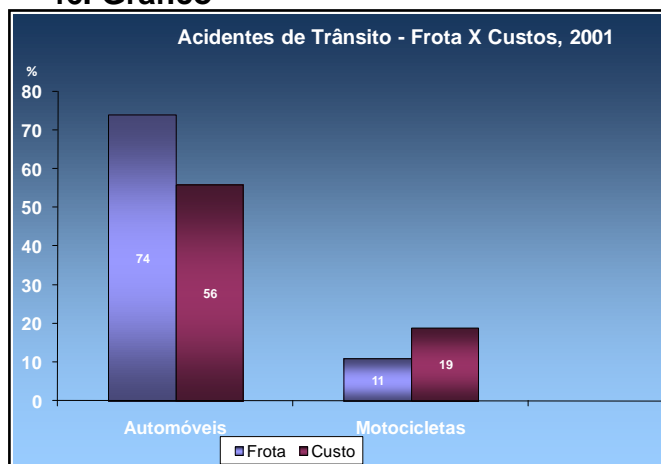
Mapa Síntese

Dessa forma, é possível representar e compreender um pouco melhor a idéia acerca da dinâmica e da movimentação no espaço urbano pelas motocicletas, bem como analisar os principais horários e pontos de acidentes com vítimas e fatais na cidade de São Paulo. Isso porque como nos disse a Drª Júlia Greve "*essa urgência (a dos motoboys) ela deve ser relativa, não deve significar a vida de uma pessoa*", ela continua e critica:

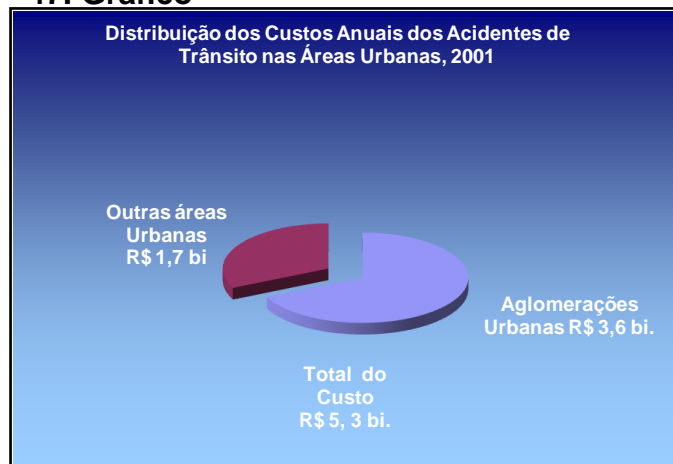
> *quando me perguntam se a moto é a solução para o trânsito de São Paulo eu respondo que é a anti-solução, altamente poluidor, altamente ruidoso e que transporta uma ou no máximo duas pessoas e de maneira perigosa; e se fosse andar na fila do carro, como se deve andar, ela não serve para nada*.

Isso não quer dizer que a Drª Júlia Greve seja contra a atividade dos *motoboys*, no fundo faz uma crítica da forma como a cidade se reproduziu e como os motociclistas, em especial, os *motoboys* se inserem nesta condição objetiva:

> *a cidade se organizou, mas não pára para pensar [...] Você não pára para pensar se as entregas ultra-rápidas se isso não piora a qualidade de vida da cidade, se não aumenta nossos encargos econômicos, se essa atividade, pseudo-atividade de emprego para jovens, até jovens com menos oportunidades, com menos recursos, se é verdade ou não. Essa discussão que tem que ser feita, e deve ser feita nesse nível por que aí começa de fato poder tirar o motoboy da cidade ou não dar um emprego digno, não sou inimiga do motoboy, sou amiga de uma atividade que seja segura, que eles não dirijam que nem uns malucos no meio dos carros, porque evidentemente um motoboy por dia, e é mais de um motoboy por dia que morre, é muito grave, é muito alto. Cada morte no trânsito no Brasil é quatrocentos mil reais, e morre trezentos e sessenta por ano em São Paulo, desses aí deve ter pelo menos mais dois feridos graves em cima dessas 380 mortes, a gente tem umas 1500 pessoas afetadas com essa questão e com um alto custo, a maior parte deles está aqui, ou está na Santa Casa, na Unifesp, eles têm lesões graves, eles têm lesões caras e nós estamos pagando por isso. Então que atividade econômica que é essa que mata, que mutila, que deixa incapacitado? Essa é uma pergunta que deve ser feita, e eu faço*.

Para corroborar com o exposto, a sociedade vem arcando com os custos econômicos e sociais dessa verdadeira barbárie urbana. Para se ter uma idéia, os custos dos acidentes de motocicletas, de um universo que perfaz 11% da frota de veículos, representa cerca de 19% dos custos de acidentes de trânsito nas 49 principais aglomerações urbanas do Brasil (Gráfico 46). Os custos totais com os acidentes de trânsito, conforme o estudo do IPEA, no ano de 2001 é avaliado em cerca de R$ 3,6 bilhões nestas principais aglomerações e considerando o total da

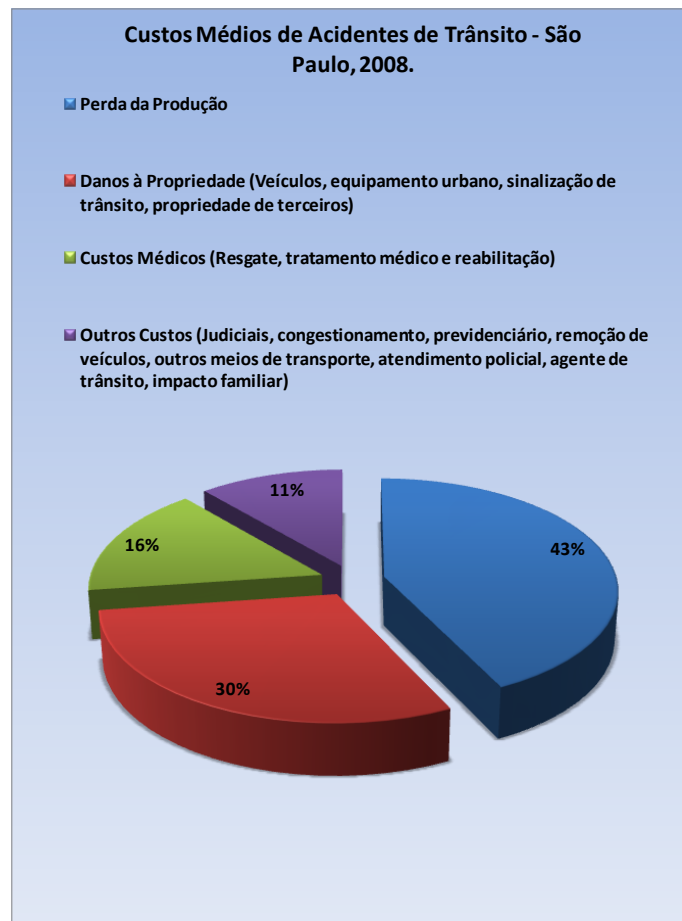
área urbana o valor extrapola para R$ 5,3 bilhões (Gráfico 47) (IPEA, 2003:33). Assim dos 19% dos custos relacionados às motocicletas, referem-se à aproximadamente R$ 685 milhões nas 49 aglomerações urbanas (Idem, pag.35).

Fonte:Ipea, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva

47. Gráfico

Fonte:Ipea, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva

Em 2008, o Movimento Nossa São Paulo[80] divulgou esses valores atualizados para a cidade de São Paulo acerca dos acidentes envolvendo motocicletas que chegaram a R$ 373 milhões de reais, sendo que R$323.317.0004,85 são gastos com acidentes com vítimas (R$ 22.768,80 cada vítima) e R$ 49.916.526,80 são gastos com acidentes fatais (R$143.069,13 cada vítima). Nesta estimativa é analisada também a composição do total dos custos com os acidentes de motocicletas[81], R$ 160 milhões (43%) referem-se à perda de produtividade das pessoas envolvidas nas ocorrências, R$112 milhões (30%) a danos à propriedade (veículos), R$ 60 milhões (16%) vinculam-se aos custos médicos (tratamento e reabilitação), R$ 41 milhões (11%) ligados a outros custos (judiciais, congestionamentos, impacto familiar, etc) (Gráfico 48).

[80] http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/224. Acessado em 05/08/2008. Este estudo levou em consideração a pesquisa do Ipea (Instituto de Pesquisas Aplicadas) para calcular quanto a sociedade perde com desastres no trânsito urbano e tendo os dados atualizados a partir da variação do IGP-M, índice que mede a inflação, entre 2003 e 2008.

[81] Para acidentes com vítimas são usados os dados de 2005 e para os acidentes fatais são usados os de 2006.

48. Gráfico

Fonte: Jornal Destaque, 11/08/2008 (com base nos dados CET e do IPEA – 2003)Org.: Ricardo B. Silva

Isto é, diante do exposto pode-se constatar, de um lado, que parte substancial dos custos totais de acidentes com as motocicletas sai dos cofres públicos da região metropolitana de São Paulo; de outro, que traduz um custo incomensurável relacionado à perda da vida humana para a família de um ente querido, sendo, indubitavelmente, os *motoboys* – mesmo que o estudo não especifique se os acidentados com motocicletas são ou não *motoboys* – uma de suas principais vítimas. Portanto, é preciso repensar o espaço enquanto uso consciente e social, para fazer frente à dita racionalidade e eficiência do sistema capitalista que vem ceifando às tontas a vida de nossos jovens e adultos, cheios de sonhos e esperança de um horizonte melhor.

CAPÍTULO 3 - ESPAÇO E CIRCULAÇÃO

"*Uma flor nasceu na rua!*
Passem de longe, bondes,
ônibus, rio de aço do tráfego.
Uma flor ainda desbotada
ilude a polícia, rompe o asfalto.
Façam completo silêncio,
paralisem os negócios,
garanto que uma flor nasceu".
(Carlos Drummond de Andrade,
A flor e a Náusea)

"*Mesmo quando tudo pede*
Um pouco mais de calma
Até quando o corpo pede
Um pouco mais de alma
A vida não pára...
Enquanto o tempo
Acelera e pede pressa
Eu me recuso faço hora
Vou na valsa
A vida é tão rara...
O mundo vai girando
Cada vez mais veloz
A gente espera do mundo
E o mundo espera de nós
Um pouco mais de paciência...
Será que é tempo
Que lhe falta prá perceber?
Será que temos esse tempo
Prá perder?
E quem quer saber?
A vida é tão rara
Tão rara..."(Lenine, *Paciência*)

"Nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos" (Milton Santos, *A Natureza do Espaço*).

3.1. Circulação no espaço como exigência da fluidez

A racionalidade do mundo moderno, que vem embalando o ritmo alucinado de corações e mentes nas grandes cidades, é bem caracterizada em uma passagem da obra de Walter Benjamim, onde ele diz: "*Já passou o tempo em que o tempo não contava. O homem de hoje não cultiva o que não pode ser abreviado*" (Benjamin, 1996:206).

Esse tempo cada vez mais abreviado ao longo da história somente delineou-se no instante em que a faculdade humana se apropriou dos recursos que o espaço pode oferecer como possibilidade de sua liberdade, dentre elas, a saber: a circulação.

É assim que Ratzel, em seu livro *Antropogeografia*, vai mostrar a possibilidade do homem desenvolver sua liberdade mais do que qualquer outro animal a partir de sua engenhosidade, ao se valer dos recursos da natureza:

> *O homem é sem dúvida entre os seres vivos o que tem a organização mais completa. Ele possui os melhores meios para perceber tudo aquilo que vem de fora dele e um raciocínio muito superior ao de qualquer outro animal [...] o cervo é mais veloz, a águia tem uma visão mais aguda, o cão tem o olfato mais sutil, o tigre é mais forte e mais ágil; mas a constituição do homem é mais completa sob um aspecto mais amplo [...] Com isso ele vai se tornando sem dúvida mais independente da sua constituição natural. Quem é fraco ou coxo é transportado a cavalo ou sobre veículos, quem é míope provém seus olhos com lentes, quem está doente se cura – coisas que são impossíveis aos animais [...] Contudo, para conquistar esta liberdade é necessário por outro lado que ele utilize habilmente os recursos que a natureza circundante lhe oferece. Portanto, esta liberdade no fundo não é senão um dom da natureza; não porém um dom espontâneo, mas tal que deve ser conquistado a duras penas* (Ratzel, 1990:71).

Embora a liberdade do homem more no espaço, somente se realiza nas formas de sua ocupação e nos investimentos sobre os seus recursos. Dentre elas somam-se a majoração de seu controle e domínio, o aprimoramento da administração e regulação jurídica, o estabelecimento de normas políticas e condutas sociais, a intensificação da exploração de matérias-primas disponíveis e das trocas comerciais, como também, a possibilidade de circulação cada vez mais

rápida de pessoas, mercadorias e idéias, de um ponto a outro, em distâncias cada vez maiores, em meios de comunicação mais dinâmicos e massivos, em transportes mais rápidos, seguros e confortáveis.

Da invenção da roda pelo trabalho humano aos mais desenvolvidos meios de comunicação e transporte, mais do que um mero simbolismo, este processo representa tanto a menor dependência da força física do homem em relação às técnicas, quanto a menor dependência da circulação no espaço em relação aos desígnios da natureza. Isto é, a circulação no espaço assume historicamente seu papel de destaque ao possibilitar a realização do progresso da humanidade na face da Terra.

Entrementes, é na formação da sociedade de mercado, entre os séculos XV e XVIII, analisada por Fernando Braudel, que a circulação passa a cumprir um papel central ligado à realização dos *Jogos das Trocas* da economia capitalista em suas duas dimensões, denominadas por este de "*Limite Inferior* e *Limite Superior*" (Braudel, 1996:64), pois para o autor é na circulação onde "*Tudo nela é agitação e lhe assinala movimento*" (Ibid., p. 12) que justamente o "*aumento das trocas favorece o recurso a novos canais de circulação, mais livres e mais diretos"* (Ibid., p. 32).

A circulação como suporte à realização dos *jogos das trocas* cada vez mais integrados e constantes nos territórios, diante do processo de generalização da sociedade de mercado, necessita de evoluções constantes nos meios de comunicação e transporte. Esse foi o sentido ao longo da história. Na contemporaneidade formas renovadas de circulação e comunicação vêm revelando ininterruptamente aos olhos da sociedade um novo planeta e novas práticas de sociabilidade sob a marca das exigências da fluidez e tendo como motor o processo de globalização.

Para Milton Santos, o espaço geográfico que é compreendido como "*conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações*" (2002:332), define-se pela capacidade humana ao longo da história de dotar o espaço por uma série de possibilidades técnicas, dando-lhe vida a partir de suas ações. Nesta ordem de considerações, Santos distinguiu basicamente três grandes momentos da produção e configuração espacial, a saber: o "*Meio Natural*", o "*Meio Técnico-científico*" e o "*Meio técnico-científico-informacional*" (Ibid., p.235-241). Para M. Santos o "*Meio técnico-científico-informacional*" é a "*cara geográfica da globalização*" (Ibid., p.239),

pois sua configuração espacial iniciada basicamente após a segunda guerra mundial e com maior intensidade nos anos 70 em diante (Ibid., p.238), caracteriza-se por um espaço dotado de uma série de possibilidades técnicas na informática e comunicação, que a partir da união da ciência e da tecnologia sob a égide do mercado vem produzindo os vetores das exigências da fluidez no espaço.

Então, se "*o ar da cidade liberta os homens*" (Park, 1973:36), como diria o velho adágio alemão, ainda encontra eco nos vetores determinantes da globalização nas cidades contemporâneas, porém, manifestam-se, sobretudo, na sua forma perversa, denominada por Milton Santos de *globalitarismo* (2002:53). Pois é na cidade organizada em função dos reclames e necessidades do mercado global que a realização da circulação promovida pelo processo de globalização não se realiza sem conflitos, sem barreiras ou muros, sem discriminação racial ou étnica, ou mesmo, sem distinção de classes sociais, ou ainda como nos ensina Carlos Vainer, sem violência (2005:272).

É justamente nessa dialética contida no espaço no contexto da globalização, onde a fluidez anda junto com a violência, que a atividade profissional dos *motoboys* pode ser revelada, ligada aos ditames da fluidez e do perigo eminente nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo.

E devido a essa dinâmica fluida no espaço urbano de São Paulo, à primeira vista, os *motoboys* aparecem como portadores da liberdade. Porém, na verdade não o são. Valem-se de um ritmo acelerado de trabalho, aliado a uma densa rede técnico-científica e articulada a uma série de normas de gestão no espaço, que possibilitam de uma maneira mais geral a circulação fluida no trânsito urbano, nem que para isso, no limite, estejam em iminente risco de morte.

A atividade profissional dos *motoboys* ajuda a refletir acerca das estratégias que visam garantir que o espaço da cidade possibilite a realização da circulação do ciclo do capital de forma ampliada, pois como diz Milton Santos: "*sem a circulação de bens não há circulação do excedente*" (2005b:144).

Para Karl Marx, o processo de circulação revela-se como uma função estratégica de realização da acumulação ampliada do capital. Para tanto, dedica-se no segundo livro de *O Capital* aos aspectos que se manifestam no primeiro e terceiro estágio (Ibid., p.28)[82], de modo a narrar a metamorfose do capital nas diversas fases

[82] O processo de circulação é analisado por Karl Marx, em *O Capital,* a partir do ciclo do capital que se realiza em três estágios e expressam-se na fórmula clássica da circulação simples de mercadorias em D–M–D. Porém,

que persegue, em cada movimento que se reveste, se transforma, se multiplica em excedente, reinvestido e consumido.

Mas é importante salientar que Marx não entende o processo de circulação do capital desvinculado do processo produtivo, pelo contrário, o resultado inevitável desse processo se apóia na inter-relação que o ciclo do capital promove através das esferas de produção (criação de mais-valia) e circulação (realização da mais-valia) (Ibid., p.54).

Doravante, mesmo sem entrar na seara polêmica se Marx havia ou não se preocupado em demonstrar a importância do espaço na realização do processo de circulação, é nele que as exigências da fluidez acelerada manifestam-se com mais vigor, pois a "*redução nos custos de realização e a circulação ajudam a criar espaço novo para acumulação do capital*" (Harvey, 2005:50).

Entretanto, esta redução nos custos dar-se-á através do desenvolvimento das *forças produtivas*[83], com intuito de reduzir o tempo de giro do capital no ciclo visando o aumento da produção e das trocas de mercadorias, já que "*a reprodução das condições gerais tende acarretar um desenvolvimento das forças produtivas, e, neste sentido, agiliza a circulação do capital através das melhorias dos meios de comunicação e transportes*" (Carlos, 1994:97), permitindo "*que os fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital, passem a ter uma grande mobilidade*" (Santos, 2005a:39), a fim de garantir a fluidez das trocas comerciais no espaço urbano, visando a realização da acumulação ampliada de capital. Isso porque "*a aceleração do tempo de giro na produção envolve*

---

no segundo livro de *O Capital* é focado e privilegiado o aspecto da circulação que se manifesta no primeiro e terceiro estágio: Em D "*O capitalista aparece como comprador no mercado de mercadorias e no mercado de trabalho; seu dinheiro é adiantado e converte-se em mercadoria ou efetua o ato de circulação D– M*"; em M *"Consumo produtivo das mercadorias compradas pelo capitalista que funciona como produtor capitalista de mercadorias. O valor das mercadorias produzidas supera o dos elementos que concorreram para sua produção"* e, em D: *"O capitalista volta ao mercado como vendedor; sua mercadoria converte-se em dinheiro, isto é, efetua o ato de circulação M–D".* (Marx, 1970:27)

[83] O processo de reprodução do espaço em função das necessidades do sistema capitalista dependerá – em grande medida – do desenvolvimento geral das forças produtivas. Entrementes, esse desenvolvimento aparece como um processo antagônico, pois ao implementar o desenvolvimento técnico-científico e organizacional – através do aprimoramento da divisão técnica do trabalho – tem como conseqüência mais proeminente no universo produtivo o encadeamento de um processo articulado e contraditório, que ao mesmo tempo gera uma alta taxa de composição orgânica do capital (técnicas superiores, enormes investimentos, altos salários, grande produtividade, qualificação maior, mas com poucos empregos relativamente) na empresa, necessariamente aumenta a taxa de capital constante (Marx, 1998:163) (matérias-primas e tecnologia) e diminuiu a taxa de capital variável (Ibid., p.163) (mão-de-obra), ou seja, acaba provocando a diminuição da força de trabalho na unidade produtiva, que por conseguinte traduzirá uma tendência de queda da taxa de mais-valia relativa das empresas – já que a mais valia é extraída da força de trabalho. Sem entrar no mérito de cada item, o resultado mais imediato dessa relação é representado pela necessidade da empresa produzir e trocar mercadorias em volumes cada vez maiores.

acelerações paralelas na troca e no consumo" (Harvey,1996:257), e, por conseguinte, "*quanto mais rápida a recuperação do capital posto em circulação, tanto maior o lucro obtido*" (Ibid., p.209).

Ou seja, a aceleração do tempo de giro do capital em uma condição de circulação fluida no espaço representará a possibilidade da realização do capital no mercado, impedindo sua desvalorização através do aumento do número "*aumento da rotação do ciclo de capital*" (Ibid., p.148).

Para Milton Santos a questão da circulação no espaço vai além e destaca: "*Não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção*" (Santos, 2002:275), isso porque para o autor:

> *no processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço.* (Ibid., p. 268)

E é justamente em uma realidade urbana atual pautada pelos imperativos atuais da circulação no espaço que se apóiam em novas formas, funções e processos que se dão no espaço baseados na lógica onde a circulação passa a ser a exigência (Ibid., 275; Idem, 2005b:144) e o consumo a ordem (Lefebvre, 1969:25; Idem, 1991:77), que os *motoboys*, sempre no limite do ponteiro do relógio, aparecem como mediadores dessa voracidade consumista e imediatista de mercadorias e entregas de toda sorte.

É por este viés que a atividade dos *motoboys,* na transição do século XX para o XXI, torna-se um ângulo privilegiado de análise a fim de revelar as instâncias e as lógicas de poder estatal, que aparecem como um dos elos fundamentais no sentido da realização do processo de reprodução do espaço, suas infra-estruturas, como também, organizando e controlando o fluxo diário de pessoas e de veículos; gerindo a velocidade, punindo os excessos, os conflitos, vigiando qualquer alteração que possa fugir de seu domínio e controle.

Todavia, por mais que a cidade esteja vinculada a essas racionalidades que visam garantir a circulação e o consumo, a mesma, também, pára – mesmo que provisoriamente –, irrita os motoristas, os passageiros, os transeuntes; inviabiliza o

comércio, a distribuição, a troca, a realização do capital. E é neste interregno que a figura do *motoboy* torna-se imprescindível. Uma atividade em que, por suas características, a lógica da circulação, a princípio, não é suspensa. Pois, em primeiro lugar, apesar da cidade contar com um verdadeiro aparato a fim de garantir a realização da circulação e do consumo, submete-se aos mais variados problemas pontuais (condições climáticas adversas, acidentes de trânsito, manifestações públicas, etc.) e estruturais (construções e reconfigurações de avenidas e ruas, pontes, viadutos e túneis, melhoramento dos transportes públicos, etc). Em segundo lugar, independente das condições de tráfego, lento ou rápido, das condições climáticas, com chuva ou sol, os *motoboys* passam em disparada, soberanos, acelerando, buzinando, explodindo os motores, serpenteando entre um carro e outro nas ruas e avenidas da grande cidade paulistana.

Porém, os *motoboys* não são infalíveis. O tombo, o choque, faz a eficácia e a pressa transformarem-se em choro, em desalento. Todos param. Irrelutos, os *motoboys* observam mais um sobre o asfalto. Entrementes, a lógica que parecia suspensa no seu limite último, ganha um novo fôlego com mais um *motoboy* acionado pela empresa para retirar e entregar o envelope ou a mercadoria qualquer daquele que ainda sobre o asfalto agoniza a espera de resgate, já que, antes de tudo, a entrega precisa chegar ao destino previamente combinado.

É assim que a realização dessas racionalidades lança os *motoboys* nesse limiar; é dessa forma que aparecem esses trabalhadores urbanos no contexto de uma cidade que se embala sob a ênfase do efêmero, do *on-line*, do frenesi, do instantâneo, do *just in time*, da tirania da urgência e da pressa desmedida. Obviamente a análise mais detida acerca da natureza do espaço na cidade de São Paulo não permitiria essa definição na sua totalidade. E não é esta a intenção. Todavia, esta abordagem relacionada à atividade dos *motoboys* na cidade de São Paulo, indubitavelmente, serviu-nos como um sentido, um norte a fim de esclarecermos a natureza e as dinâmicas que presidem essa atividade profissional no espaço urbano da cidade de São Paulo, que se traduz como uma das provas mais vivas, ou mesmo, a testemunha mais inconteste das racionalidades e das contradições do espaço urbano contemporâneo.

3.2. Espaço em Rede, Corpos em Redes

O mundo moderno, regido por intensas transformações sócio-espaciais, apoiadas pelo desenvolvimento das redes[84], recoloca a questão dos fluxos rápidos no espaço impulsionados pela instantaneidade *sui generis* das redes técnicas, revela novas formas de temporalidades, hábitos e comportamentos.

Mas é na emergência da globalização que as redes passam a dominar, com novas capacidades e ritmos (Haesbaert, 2004: 295). Neste contexto, baseado na dinâmica econômica e social do mundo contemporâneo, pautado por uma economia global onde os fluxos de capital, informação e comunicação se dão de maneira quase que instantâneas, condicionando e regulando a produção e o consumo, para Manuel Castells inaugura-se uma nova era da informação. Essa nova era determinada pela explosão da telemática (informática e comunicação), onde a rede é definida como organismo planetário e parece desenhar a infra-estrutura invisível de uma sociedade, o que o autor chama de *sociedade em rede*:

> *Redes constituem a nova morfologia social de nossa sociedade, e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura. Embora a forma de organização social em redes tenha existido em outros tempos e espaços, o novo paradigma da tecnologia da informação fornece a base material para sua expansão penetrante em toda a estrutura social* (Castells, 1999:497).

Escapando dessa espécie de "*determinismo tecnológico*" (Dias, 2005:14-19 apud Offner, 2000), Milton Santos entende que os imperativos da fluidez impulsionados pela rede não se restringem a uma categoria técnica, mas a uma entidade *sociotécnica* (Santos, 2002:275) na sua "*realidade material*" e outra como

---

[84] A palavra rede etimologicamente provém do latim *retis* e aparece no século XII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós. Por muito tempo, ficou associada à idéia de organismo, para designar tanto o corpo na sua totalidade – como organizador de fluxos e de tecidos – quanto uma parte sua, notadamente o cérebro. A grande ruptura que introduz um novo conceito de rede acontece na segunda metade do século XVIII quando ocorre sua "saída" do corpo para a ciência. Representações geométricas do território se multiplicam graças à triangulação do espaço em rede. Engenheiro, cartógrafo, freqüentemente militares, empregam o termo rede no sentido moderno de rede de comunicação e representam o território como um plano de linhas imaginárias ordenadas em redes, para matematizá-lo e construir o mapa. O conceito moderno de rede se forma na filosofia de Saint Simon que partia da idéia de que o corpo humano se solidifica e morre quando a circulação é suspensa, daí a necessidade de pensar uma maneira de dinamizar a circulação no território francês, no século XIX. De meados do século XX em diante baseia-se na explosão das técnicas de comunicação e informacional (Cf. Dias, 2005:14-18).

“*dado social*” (Ibid., p.262). Ou seja, são verdadeiras *“redes mistas”* numa relação entre a sua materialidade e a ação que dá vida e as anima, pondo a exigência da fluidez no espaço na ordem do dia no mundo contemporâneo:

> *Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado* (Ibid., p.274).

Então, as redes impregnadas não somente de uma materialidade, mas também de uma sociabilidade, funcionando na sua condição real e virtual (Ibid., p.277), introduz uma fase do desenvolvimento tecnológico e social do processo de globalização, em que devido aos progressos da ciência e das técnicas, põe objetivamente à prova e decifra a realidade do espaço total, o que Santos denomina de totalidade empírica: “*os progressos conjuntos da ciência, da técnica e da informação, a noção de totalidade permite um tratamento objetivo*” (Ibid.,p.114). Isso porque para o autor a totalidade evidente-se através da emergência de uma “*unicidade técnica*”, de uma “*convergência dos momentos*” (Ibid., p.189-196), funcionalizado por uma espécie de “*motor único*” (Ibid.;p.204) visando, peremptoriamente, a reprodução da mais-valia ampliada, tornando-se assim, o projeto global explícito (Ibid.; p.196).

Daí em diante, Santos percebe que o desenvolvimento da técnica, da informação e da comunicação propõe um caminho epistemológico do espaço geográfico que “*seria partir da totalidade concreta como ela se apresenta neste período de globalização – uma totalidade empírica – para examinar as relações efetivas entre a Totalidade-Mundo e os Lugares*” (Ibid.; p.115). O espaço entendido como sistema de objetos e ações ganha vida e vigor com seu espírito realizador da vida humana a partir de mediações possíveis entre o mundo cada vez mais globalizado relacionado intensamente aos lugares através do “*papel dos eventos e da divisão do trabalho*” (Ibid.; p.115).

Os eventos portadores do *acontecer histórico* são na verdade uma espécie de múltiplos filtros que convergem à dinâmica do fenômeno global no lugar. É seu porto seguro. A ordem universal, das idéias, do modo de vida e a realização econômica desembarca nesses filtros que (re)criam as mais diversas situações e vivências.

Emanam diferentes sentidos da *coisa única*, sentidos estes, que só se realizam no lugar. Entretanto, esse duplo aspecto, do mundo e do lugar, na sua velocidade e abrangência, é efetivado através das redes técnicas (informática, *internet*, telefonia celular, cabos de fibras óticas, etc.) que aparecem como suporte da fluidez no meio técnico-científico-informacional, permitindo uma aceleração nos lugares, negócios, dinheiros e desejos.

É o movimento do espaço total posto a circular com o suporte das redes na sua inseparável "*horizontalidade*" e "*verticalidade*"[85], que tem especialmente nas cidades seu "*ponto de intersecção*" (Ibid., p.286). Neste contexto, cidades inteiras são convertidas em nós de uma trama voltada ao consumo, viram ponto de integração entre lugares cada vez mais distantes e articulados em rede. Nessa nova economia, mais do que restrita a esfera virtual, o resultado das relações estabelecidas através da rede técnica precisa mover-se com agilidade e presteza no espaço público. Porém, contraditoriamente, as cidades dinamizadas pelas redes na sua totalidade visam constantemente superar os entraves da condição objetiva de uma metrópole como São Paulo, apinhada de carros e gente que dificultam a realização do consumo e dos negócios na sua velocidade ótima para o sistema, assim descrito por Ana Clara Ribeiro: "*a aceleração de alguns fluxos [...] pode gerar o retardo de outros, como demonstra a vida urbana, em que a fluidez das novas redes é incompatível com limites também inscritos na materialidade e na sociabilidade, bastando recordar as malhas do trânsito, entre outros processos*" (Ribeiro, 2000:23).

E diante do desespero da desvalorização do capital na sua realização no espaço que corpos são articulados e movidos em torno dessa produção e consumo simultâneo. Neste interregno os *motoboys* aparecem como instrumentos fundamentais nesta nova etapa do capitalismo na cidade, já que a sua dinâmica e natureza profissional possibilitam estabelecer relações entre lugares e uma interconexão entre as redes materiais e de ações – conjugando de modo imprevisível a velocidade desses dois ambientes. É o trabalho imaterial sendo levado à sua concretude, onde não apenas os fluxos são indispensáveis para o funcionamento do sistema, mas também os fixos, já que a necessidade inerente em

[85] "*Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o lócus de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente*" (Santos, 2002:284)

torno das diversas formalidades e burocracias existentes requerem a transferência física de documentos, certificações em cartórios e controles diversos, entre outros.

Os *motoboys* que agilizam os negócios, aceleraram o comércio, desembaraçam os entraves, conectando os fluxos e os fixos, o virtual e o real, a necessidade e o supérfluo, vida e morte, provam que as redes, em sua realidade sócio-técnica, como produto de relações sociais (Dias, 2005:23), expressam uma relação de poder (Raffestin, 1993:157; Ribeiro, 2000; Santos, 2002:270), pois em sua racionalidade mais do que definir, organizar e regular as ações no espaço, elege como prioridade a realização ininterrupta dos desígnios da mercadoria em detrimento das condições de trabalho a que são submetidos estes trabalhadores urbanos. Os *motoboys,* como uma espécie de interface entre o homem e a máquina, a postos em suas motocicletas e com todo um aparato tecnológico portátil (celulares – nas suas diversas funções e com fone de ouvido[86] –, rádio comunicador, *bip*, etc.) deixam suas mãos livres para guiar e acelerar numa velocidade quase que virtual, garantindo uma mobilidade flexível e toda sorte de entregas e coletas quase se dão de maneira instantânea a partir de qualquer ponto da cidade, mesmo que isso possa influenciar sua atenção no trânsito e, no limite, provocar acidentes.

É assim que essa atividade impulsionada pelas redes técnicas garante em parte uma maior integração entre as esferas física e virtual, produtiva e de consumo, o que vem implicando numa nova prática sócio-espacial que além de possibilitar a circulação cada vez mais rápida de um volume espantoso de mercadorias, documentos e informações, vem possibilitando parte de uma inversão, em larga escala, da noção do consumidor ir até a mercadoria para a mercadoria ir até o consumidor[87].

É desse modo que o fetiche da mercadoria espraia-se do mercado para o âmbito da vida privada, abarcando a totalidade da vida social na metrópole, onde as pessoas já se alienam desde a sua casa, seu condomínio; se coisificam frente à tela viva do computador. É nestes termos que para H. Lefebvre a informação que sempre

---

[86] O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelecido na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, proibe o uso do celular, assim expresso no Art. 252. Dirigir o veículo: VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular, o uso de jaqueta e do capacete dificulta a fiscalização dessa infração.

[87] Mas isso não quer dizer que as relações empreendidas no espaço, de modo a garantir a circulação acelerada, dão-se somente no sentido de priorizar necessariamente o fluxo de *motoboys* pelas ruas e avenidas da cidade. Ao contrário. No fundo os *motoboys* são apenas um ângulo importante a fim de analisar um processo mais amplo que se desenvolve na cidade de São Paulo.

existiu é revelada, mais recentemente, como um produto das trocas, uma mercadoria suprema ou a mercadoria das mercadorias:

> *Produzida, ela guarda condições materiais (tecnológicos); ela exige investimentos, uma organização dos trabalhos. Ela tem um custo de produção; uma vez produzida, compra-se e vende-se informação, mas é ela que permite todas as outras trocas: todos os fluxos nos quais se banha o cotidiano* (Lefebvre, 1991:57).

É assim que os fluxos passam a ser acelerados nas cidades; o trabalho dos *motoboys* desenrola-se na rua, mas ganha maior agilidade devido a todo aparato das redes técnicas a que estão conectados. Por uma decisão tomada a partir de um clique no computador, produtos são recolhidos, exames são entregues, rotas são alteradas, contratos são fechados, documentos são assinados, etc. Os destinos são encurtados, basta acelerar em cima da moto para fazer acontecer o mais rápido possível uma série de entregas acionadas pelo telefone, pelo celular, pela *internet* em um ponto fixo ou em um ambiente *wireless,* etc. O *motoboy* Jéferson ilustra bem esta condição*: "o que manda no meu ritmo é o celular [...] Às vezes você pega um trampo aqui no centro e outro no Artur Alvim, você tem que fazer os dois serviços, e volta lá como se tivesse gastando tempo de um só [...] então, quer dizer, você tem que acelerar mesmo, você só pode descontar esse tempo em cima da moto"*.

O comércio eletrônico baseado nas redes técnicas, então, passa a sugerir uma nova complexidade geográfica que envolve agentes espacialmente dispersos, permitindo a comunicação instantânea com fornecedores, produtores e clientes de diversos perfis e condições sociais. Não por acaso que este tipo de comércio é cada vez mais lucrativo na metrópole de São Paulo. Comprar uma pizza, um DVD player, um livro, etc.[88], utilizando os serviços dos *motoboys*, mais do que uma simples questão econômica, vincula-se entre a comodidade e o medo da violência urbana, às opções oferecidas e possibilidades de barganha de preço, à escolha entre enfrentar o trânsito e esperar a entrega. Sobre este tema a Drª Júlia Greve descreve uma situação que traduz muito bem esse contexto:

---

[88] "*No Brasil, as compras de bens de consumo realizadas no comércio eletrônico somaram R$ 6,3 bilhões em 2007, um crescimento de 43% em relação aos doze meses do ano anterior [...] Durante todo o ano de 2007, dentre todas as categorias de produtos existentes na pesquisa de satisfação da e-bit, cinco delas foram as campeãs de audiência figurando como as preferidas dos consumidores na hora de adquirir um produto pela internet. Em primeiro lugar, Livros e Assinaturas de Revistas e Jornais, seguidas por Informática, Eletrônicos, Saúde e Beleza em segundo, terceiro e quarto lugares e, na quinta posição, Telefonia Celular*". http://www.ebitempresa.com.br/imprensa_releases.asp. Acessado em 14/03/2008.

> *Esse hábito, essa história de você trazer as coisas até a sua casa contribuiu muito na mudança de hábito da classe média consumidora de bens. A internet com essa história de você entrar no submarino e comprar o livro e querer o livro em duas horas. Tem um cara amigo meu que estava no aeroporto ligou pra Livraria Cultura, eu quero esse livro por que não vai ter na minha terra, o cara entregou na sala de embarque para ele, são facilidades entre aspas que tem um custo, que são os motoboys*.

É nessa tensão contemporânea da necessidade de aceleração da circulação a partir das redes na sua materialidade e virtualidade que os *motoboys,* dotados de uma série de aparatos tecnológicos, vão desenhando um rastro precário no chão da metrópole. É neste sentido que se faz necessário relativizar a idéia de que quem acelera forte é o punho do *motoboy* e acentuar o processo comandado pela lógica da circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações no espaço urbano de São Paulo que expõe os corpos dos *motoboys* integrados precariamente às redes técnicas, impulsionadas e definidas por uma nova prática sócio-espacial, ajudando a supor a emergência de uma nova relação espaço-tempo na metrópole de São Paulo na transição do século XX para o XXI.

3.3. Espaço-tempo como nova prática sócio-espacial

A atividade profissional dos *motoboys* aparece como um ângulo importante a fim de compreender uma nova prática sócio-espacial que compõe a paisagem urbana e reproduz uma nova forma de experimentar o espaço-tempo.

Os *motoboys*, muitas vezes, chamados de *cachorros loucos* devido às verdadeiras peripécias que desempenham no trânsito, são submetidos a uma prática sócio-espacial da nova etapa do capitalismo que contrastará, dialeticamente, a cidade, enquanto uso, com a cidade produzida em prol da maximização das trocas, indicando a prevalência do espaço-mercadoria. É assim que: "*em uma sociedade fundada sobre a troca (mercadorias), a apropriação do espaço, ele próprio produzido como mercadoria, liga-se cada vez mais à forma mercadoria, servindo às*

necessidades da acumulação por meio das mudanças/readaptações de usos e funções" (Carlos, 2001: 15).

Isso não quer dizer que não exista mais o uso da cidade, todavia o uso (valor de uso) da cidade no contexto contemporâneo é realizado em função da troca (valor de troca), daí a preponderância desta última sobre a primeira. Ou seja, devido a prevalência da generalização do mundo da mercadoria, a própria cidade torna-se uma mercadoria, fato este que vai conferir ao espaço urbano uma nova prática sócio-espacial, condizente à sua nova relação espaço-tempo, e uma nova configuração (e/ou constantes transformações) atenta aos reclames das exigências da circulação no espaço.

Para Odette Seabra a questão do uso aparece tanto como *conflito* entre a propriedade (privada) e a apropriação (uso) da cidade, quanto como a possibilidade de insurgência do espaço, a possibilidade de um novo urbano (Seabra, 1996:79). Neste conflito que insurge e povoa o espaço da metrópole, a atividade profissional dos *motoboys* aparece como uma de suas facetas mais contraditórias e reveladoras do/no espaço urbano. Pois, além da questão do uso alienado do espaço, somado à natureza extremamente perigosa dessa atividade profissional, no fundo essa nova prática sócio-espacial que acampa na cidade de São Paulo realiza-se no espaço sob a égide da lógica da circulação *versus* a lógica da vida.

Na cidade ancorada sobre esta nova prática sócio-espacial, redefinida por esta nova relação espaço-tempo, que visa garantir a realização do capital sob a ação do tempo quantitativo, tempo do capital, que justamente o espaço aparecerá como centralidade[89] (Soja, 1993:7; Lefebvre, 1999:74; Lemos, 1999:14 apud Souza Santos, 1990; Santos, 2002). Se até então a análise do espaço era desprezada em detrimento do tempo, passa a ter prioridade. Pois o espaço que era regido por uma ordem cósmica, do tempo cíclico da natureza, é ditado atualmente por um novo ritmo, uma nova contemplação. O sol já não é mais a medida do dia. O dia é agora fração e o espaço é o fragmento, embalados sob a égide do ponteiro, do tempo da produção, do tempo abstrato. O espaço tentado agora pela supressão do tempo

---

[89] "*A relação entre o tempo e o espaço, conferindo absoluta prioridade ao espaço*" (Lefebvre, 1999:74). Já em Lemos: "*O espaço parece, pois, transformar-se no mundo privilegiado de pensar e agir no fim do século. Assim sendo, é de pensar que as representações sociais do espaço adquirem cada vez mais importância e centralidade analítica*" (Lemos, 1999:14 apud Souza Santos, 1990). "*ao contrário da maioria das teorias sociais clássicas, que supõem o domínio do espaço pelo tempo, proponho a hipótese de que o espaço organiza o tempo na sociedade em rede*" (Castells, 1999:467). "*Hoje, porém, talvez seja mais o espaço do que a 'construção histórica' que proporciona o mundo tático e teórico revelador*" (Soja, 1993:7).

técnico, do tempo quantitativo, do tempo de giro do capital. Todavia, a lógica da circulação fluida somente se realiza com a providência do espaço organizado em função da lógica capitalista.

Não por acaso é numa grande cidade como São Paulo onde o homem vive sob a obsessão do tempo que "*as atividades modernas tendem, cada vez mais, ser o reino dos horários, dos relógios, das normas, dos regulamentos e dos interditos*" (Santos, 2002: 306), que Milton Santos a denominará de "*cronofágica*" (Idem, 2002b:21). Contudo, esta cidade *cronofágica* de múltiplas temporalidades é comandada pelo espaço, assim descrito, por M. Santos:

> *São Paulo que conheci quando jovem tinha relógios, mas aqueles relógios eram apenas uma mostra da modernidade. São Paulo ainda não era uma grande cidade, mas imitava os grandes centros para parecer também uma grande cidade. Nesse entretempo, os relógios desapareceram de São Paulo, e reapareceram agora, quando São Paulo se torna cronópolis. São Paulo se torna cronópolis como qualquer outra grande cidade do mundo, ao mesmo tempo em que as assincronias e as dessincronias se estabelecem. O império do tempo é muito grande sobre nós, mas é, sobre nós, diferentemente estabelecido. Nós, homens, não temos o mesmo comando do tempo na cidade; as firmas não o têm, assim como as instituições também não o têm. Isso quer dizer que, paralelamente a um tempo que é sucessão, temos um tempo dentro do tempo, um tempo contido no tempo, um tempo que é comandado, aí sim, pelo espaço.* (Idem, 2002b:22).

E são justamente essas novas práticas sócio-espaciais ligadas aos imperativos atuais da circulação rápida no espaço formas de garantir a realização em escala ampliada do excedente que se apóia em parte em uma nova atividade profissional de trabalhadores urbanos. São eles, os *motoboys*, que passam em disparadas nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo. Quase um deus Hermes[90], um herói moribundo, que precisa encurtar em um ritmo frenético e alucinado a distância entre o desejo e a satisfação do consumo. Vão em vão desenhando pelas ruas e avenidas toda uma cartografia de desejo e morte, de satisfação e desalento por um traçado efêmero, por um caminho ainda incerto.

É sob essa turva relação sócio-espacial alienante e letargiante impregnada na paisagem urbana da cidade, tomada pela lógica capitalista, que os *motoboys* transitam sob ditames da busca incessante da eficiência, da urgência e da pressa

[90] Na mitologia grega representa o mensageiro que tinha a função de levar aos deuses as preces dos mortais e aos mortais os favores divinos.

desmedida e que as relações sociais empreendidas no espaço se amortecem e se esvaem. Essas relações sociais mediadas pelas trocas de mercadorias acabam instituindo um novo modo de viver e experimentar o cotidiano, principalmente, nas grandes cidades. Esse processo tenta suprimir as temporalidades, o heterogêneo do espaço urbano a partir de um "*tempo despótico*" (Santos, 2002:333), como maquinaria da mais-valia, se contenta com a conjugação da acumulação ampliada e da *coisificação do homem*[91] em função das trocas e da natureza desigual das relações sociais aí estabelecidas.

Destarte, é neste contexto com a cidade traduzida sob a égide do sistema capitalista, sob a lógica da circulação fluida, onde "*o homem se encontra, pouco a pouco, absorvido pela própria força dos produtos de sua razão, instituição e suas técnicas*" (Santos, 2002:302), que o consumidor ganha espaço em detrimento do cidadão. Mas, também, é neste contexto que a urgência em repensar uma nova práxis no espaço que represente a produção do espaço voltado, antes de tudo, para a vida, ganha terreno.

É neste sentido que mora a importância de se compreender e discutir os limites tênues e contraditórios dessa atividade profissional, onde o tempo do capital não se conjuga com o tempo da vida. Pois, que pressa é essa que a sociedade põe à frente da vida humana? Sendo uma nova prática sócio-espacial deveria mais do que apontar a mitigação das condições de trabalho dos *motoboys,* repensar uma nova espacialidade e reinventar novas formas de trabalho para além da lógica capitalista, ou melhor, da lógica do *globo da morte*.

3.4 – Os *Motoboys* no Globo da Morte

Vimos que a racionalidade do sistema capitalista que se generaliza no espaço urbano da cidade de São Paulo, em parte, realiza-se em função das exigências da

[91]É o fetiche tratado por K. Marx: "*as relações sociais entre os seus trabalhos privados com o que são, isto é, não como relações diretamente sociais entre as pessoas em seus próprios trabalhos, senão como relações coisificadas entre pessoas e relações sociais entre as coisas*"(Marx, 1998:71).

circulação fluida de mercadorias, pessoas e informações em detrimento da vida humana, sendo a atividade profissional dos *motoboys* uma de suas problemáticas mais evidentes.

Apesar dos *motoboys* reproduzirem esta lógica, são eles, de largada, as principais vítimas. Pois, além de estarem submetidos às condições precárias de trabalho, revelam-se como portadores das racionalidades e contradições instauradas na garupa de sua motocicleta que, no limite, aponta a sua desventura máxima: a perda da vida.

A rua e a avenida que aparecem, à primeira vista, como a esfera do globo da morte, não o são. A problemática toda não é a rua ou as avenidas, mas a forma como a sociedade as concebe. Assim, a lógica do globo da morte tratada nesta pesquisa não se refere à morte em si mesma. Mas, antes de tudo, à compreensão do espaço urbano voltado às exigências da circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações, que são sua própria esfera. Isto é, o termo globo da morte empregado como metáfora baseada na apresentação circense serve como idéia para indicar o sentido da circulação rápida, alucinante e frenética que os *motoboys* realizam na cidade de São Paulo.

Essa análise, cremos, eleva o tom da discussão acerca da prática sócio-espacial dos *motoboys* para além dos conflitos no trânsito, propondo compreender a racionalidade da lógica do globo da morte que marca uma contradição fundamental: o embate entre a lógica da mais-valia versus a lógica da vida.

Mas como não há tombo sem álibi, a sociedade deveria repensar sobre sua prática sócio-espacial. Não é por acaso que a sociedade observa friamente o globo da morte como se estivesse na platéia, vendo tudo de fora, banalizando eticamente qualquer sentido de humanidade, de vida e de indignação social. No entanto, a humanidade sorri na cruz, direta ou indiretamente, é componente dessa estrutura, da lógica da circulação, da lógica da mais-valia, que Lefebvre chama de lógica das lógicas (Lefebvre, 1999:43)[92].

Essa espécie de anestesia social que se dá pelo afrouxamento das relações sociais, onde a sucessão quase sincrônica de acidentes de trânsito com *motoboys*, às custas da lógica esquizofrênica do globo da morte, aparece como um fenômeno

[92] "*Cada lógica (a da mercadoria, a do Estado, a do objeto, a da vida cotidiana) pretende ser, ao mesmo tempo, restritiva e completa, eliminando o que não lhe convém*" (Lefebvre, 1999:43). Mas todas as lógicas têm algo em comum: "*a lógica da mais-valia. A cidade, ou o que dela resta, ou o que ela se torna, serve mais do que nunca à formação de capital, isto é, à formação, à realização, à distribuição da mais-valia*" (Ibid., p.43)

mecanizado, banalizado e, pior, inevitável, é no mínimo sintomático e leva ao questionamento da cidade e da relação social que estamos construindo.

É por isso que se faz necessário repensar uma nova práxis no espaço urbano que represente verdadeiramente o espaço da vida, da redenção dos *motoboys*, da sociedade urbana em geral, pois como diz Lefebvre "*A vida urbana ainda não começou*" (1969:10). Uma nova práxis à sociedade que vive cada vez mais confinada e distanciando-se vertiginosamente da dimensão maior do sentido da vida. É necessário uma reflexão num sentido amplo em relação ao uso da cidade, da apropriação coletiva e criativa de seus espaços e quem sabe incitar a discussão sobre o direito das pessoas usarem o espaço de forma mais consciente, ou mesmo repensar novas relações sociais que coloquem em outro patamar a importância que o trabalho pode representar para além de uma atividade que exponha a vida de milhares de trabalhadores e trabalhadoras e, quem sabe assim as pessoas compreendam que são parte integrante dessa problemática e da sua superação.

CAPÍTULO 4 – ESPAÇO E NORMAS

"Cada hora, de cada dia,
a gente aprende
uma qualidade nova de medo!"
(Guimarães Rosa, *Grande Sertão Veredas*)

"*A tradição dos oprimidos nos ensina que o "estado de exceção" em que vivemos é na verdade a regra geral*"
(Walter Benjamin, *Magia e Técnica, Arte e Política*)

"*Eu rodo por aí para lá e para cá*
De manhã no sol, na chuva eu saio para trampar
Eu não nasci em berço de ouro, se liga bacana
Eu atuo na profissão que tritura carne humana
Motoboy de responsa, correria o dia inteiro
Não arrisco minha vida para chegar primeiro
Para ganhar o pão eu conto com a sorte
Sou um sobrevivente que desliza pelo corredor da morte" (Poeta dos *Motoboys, A Poesia dos Motoboys*)

4.1. Gestão da Vida nos Circuitos da Circulação no Espaço

Os *motoboys* que avançam em disparadas nas ruas e avenidas de São Paulo aparecem como multiplicidade confusa, desestabilizando e, muitas vezes, pondo em xeque todo um diagrama de leis, normas e regras que visam gerir os problemas ligados a circulação no espaço urbano.

Neste contexto, o espaço que compõe as normas, que as reproduzem e que as põem a circular, torna-se uma *conditio sine qua non* da realização do investimento das instâncias de poder sobre a atividade profissional dos *motoboys*. Pois é no espaço, ou melhor, são as políticas do espaço que ao exprimir as relações sociais, reagem também sobre elas (Soja, 1993:73; Lefebvre, 1999:27; Gomes, 2001:25).

À primeira vista, o espaço que aparece desprovido de conteúdo, de ideologia, esconde em seu bojo um estado prenhe de intencionalidades, de estratégias vinculadas a determinados fins. Nestes termos, Henri Lefebvre, explica: "*El espacio no es un objeto científico descarriado por la ideología o por la política; siempre ha sido político y estratégico*" (Lefebvre, 1976:46), já que para o autor: "*el espacio viene a ser un instrumento político intencionalmente manipulado, incluso si la intención se oculta bajo las apariencias coherentes de la figura espacial*" (Ibid., 31).

Esse espaço que se reveste de um conteúdo político, ordenando a dinâmica social e hierarquizando práticas sócio-espaciais e instituições, possibilitando a delimitação de comportamentos e de classificação de ações sociais (Gomes, 2001:54) é entendido pelo conceito de território. Neste ponto, C. Raffestin, explica: "*o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é resultado de uma ação conduzida por um ator signatário* [...] *em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente* [...] *o ator 'territorializa' o espaço*" (Raffestin, 1993:143).

Essa apropriação do espaço revela uma relação de poder na busca de certo controle a partir de um determinado território, já que "*Ele (o território) é assim uma parcela de um terreno utilizada como forma de expressão e exercício do controle sobre outrem*" (Gomes, 2001:12). Mas esse controle exige normas de uso do

espaço, regras de acesso, de circulação, de transformação, de técnicas, etc. (Lemos, 2004:106), isto é, uma política do/no espaço.

Tal política no espaço engendrada por relações de poder, que não se restringe as ações do Estado, mas antes é entendida e apreendida em suas múltiplas escalas e instâncias de poder (Raffestin, 1993:16; Souza, 2001:11), faz com que o território da cidade de São Paulo, comporte ao seu nível uma geopolítica urbana, como um objeto de disputa e busca pela afirmação de um poder que é também luta por território (Gomes, 2001:13).

Dentre as mais diversas geopolíticas urbanas impressas no território da cidade de São Paulo, aquela vinculada a atividade profissional dos *motoboys* permite analisar a partir de um ângulo privilegiado os investimentos e pressões dos mecanismos de poder sobre esses trabalhadores urbanos.

Esse investimento dos mecanismos de poder sobre a ação dos *motoboys* é entendida como uma espécie de gestão da vida nos circuitos da circulação do espaço. Essa gestão que se dá através e por meio do espaço visa um tratamento global e ótimo da circulação geral no trânsito urbano, como forma de controlar possíveis acidentes de trânsito, como também, de majorar e administrar a intensidade dos fluxos. Ou seja, essa gestão dá-se a partir de uma prática sócio-espacial nomartizante definida por uma certa conduta e comportamento social, como forma de "*conduzir as condutas dos outros*" (Foucault, 2006).

Neste quesito Michel Foucault, nos legou importantes contribuições no que se refere à reflexão sobre as relações de poder e espaço no mundo contemporâneo. Um artigo de Gilles Deleuze (2005), intitulado como *Um Novo Cartógrafo* mostra como a obra de Michel Foucault passava por um viés espacializante, onde os diagramas de poder entendidos como mapa das relações de força, densidade, intensidade, localização passa por pontos e estabelece múltiplas relações. Em uma entrevista a um grupo de geógrafos franceses da revista *Hérodote*, M. Foucault mostrou como o espaço aparece seja como alegoria metafórica para explicitar seus conceitos, ou mesmo, como forma possível de colocar e delinear os problemas do poder e seus efeitos na sociedade moderna (Foucault, 2009:158-159)[93].

---

[93] "*Reprovaram−me muito por essas obsessões espaciais, e elas de fato me obcecaram. Mas, através delas, creio ter descoberto o que no fundo procurava: as relações que podem existir entre poder e saber. Desde o momento em que se pode analisar o saber em termos de região, de domínio, de implantação, de deslocamento, de transferência, pode−se apreender o processo pelo qual o saber funciona como um poder e reproduz os seus efeitos. Existe uma administração do saber, uma política do saber, relações de poder que passam pelo saber e*

Obviamente, essas breves linhas que se seguem não visam dar conta, expor ou explicitar as mais diversas e fecundas abordagens a este respeito. O objetivo desse capítulo é contribuir para o entendimento de como o espaço se posta como um dos instrumentos centrais e explicativos da sociedade contemporânea, marcada pela regulamentação e normatização das instâncias de poder sobre os *motoboys* que se proliferam *infames* às margens da sociedade, nos trabalhos precários, sem forma, informais, nos circuitos sempre renovados das ilegalidades.

Essa política da sociedade moderna que remonta a passagem do século XVIII para o XIX aparece no contexto da gestão da população e de seus problemas como forma de normatização e regulamentação das condutas sociais, a partir uma dupla face, "*uma individualizante e outra totalizante*" (Senellart, 1995:1), onde "*gerir a população não queria dizer simplesmente gerir a massa coletiva dos fenômenos ou geri-los somente ao nível de seus resultados globais. Gerir a população significa geri-la em profundidade, minuciosamente, no detalhe*"[94] (Foucault, 2009:291), o que elucida muito bem dois pólos de uma articulação, mais do que a substituição, a transição do *poder disciplinar*[95], o que Foucault chama de "*biopolítica*"[96](Idem, 2006:154-155).

---

que naturalmente, quando se quer descrevê−las, remetem àquelas formas de dominação a que se referem noções como campo, posição, região, território [...] E efetivamente de guerra, de administração, de implantação, de gestão de um saber que se trata em tais expressões. Seria necessário fazer uma crítica dessa desqualificação do espaço que vem reinando há várias gerações. Foi com Bergson, ou mesmo antes, que isso começou. O espaço é o que estava morto, fixo, não dialético, imóvel. Em compensação, o tempo era rico, fecundo, vivo, dialético. A utilização de termos espaciais tem um quê de anti−história para todos que confundem a história com as velhas formas da evolução, da continuidade viva, do desenvolvimento orgânico, do progresso da consciência ou do projeto da existência. Se alguém falasse em termos de espaço, é porque era contra o tempo. E porque "negava a história", como diziam os tolos, é porque era "tecnocrata". Eles não compreendem que, na demarcação das implantações, das delimitações, dos recortes de objetos, das classificações, das organizações de domínios, o que se fazia aflorar eram processos − históricos certamente − de poder. A descrição espacializante dos fatos discursivos desemboca na análise dos efeitos de poder que lhe estão ligados". (Foucault, 2009:158-159).

[94] Engenhosamente Michel Foucault vai mostrar que a origem dessa forma de governar do Estado moderno está ligada à idéia cristã do poder pastoral, pois é um tipo de poder "*que pretende conduzir e dirigir os homens ao longo de toda sua vida e em cada uma das circunstâncias da vida, um poder que consiste em querer controlar a vida dos homens em seus detalhes e desenvolvimento, do nascimento à sua morte, e isso para lhes impor uma certa maneira de se comportar*" (Focault, 2004:52). Ou seja, um poder pastoral encarregado dos indivíduos, para conduzi-los, com paciência e firmeza, em direção à salvação. Então, o entendimento da operatória das racionalidades de governo do Estado moderno, advindas do poder pastoral cristão, revela-se fundamental de modo a traduzir os mecanismos das relações de poder que visam "*conduzir a conduta dos outros*", já não mais no sentido de "*dirigir o povo para a sua salvação no outro mundo, mas, antes, assegurá-la neste mundo*" (Idem, 1995:238).

[95] Essa racionalidade de governo mais do que ordenar os *corpos* a partir de uma série de dispositivos disciplinares (Foucault, 1987:143-161) investe sobre toda a *população* em sua multiplicidade confusa, no sentido de *conduzir as condutas dos outros*. Em seu livro *Vigiar e Punir*, quando diz que a "*disciplina 'fabrica' indivíduos*" (Ibid., p.143), está implicitamente remetendo a operatória dos mecanismos de poder para assegurar a multiplicação do capital ao ajustamento das populações em seu aparelho produtivo na sua *utilidade*, *produtividade*, como também, na sua *docilidade*, já que *a acumulação de capital não se realizou sem a*

Essa forma de gestão da vida por meio de um poder regulamentador, intervindo para fazer viver e aumentar a expectativa de vida da população em geral, vai aparecer gerindo os problemas, seja no âmbito da segurança e ordem policial, repressiva, como também, no que concerne ao controle e normalização científica, nas suas virtualidades e probabilidades. Com efeito, a disciplina, no âmbito do biopolítica, é convertida em *regulamentação*. Regulamenta-se para assegurar e garantir a vida, para prevenir e evitar os descaminhos da morte, pois como diz Foucault: "*Agora é sobre a vida e ao longo de todo o seu desenrolar que o poder estabelece seus pontos de fixação; a morte é o limite, o momento que lhe escapa*" [97] (Ibid., p.151).

Mas a exacerbação das racionalidades empreendidas pela gestão da vida vinculadas ao bem-estar de uma vida moldada e produzida como forma de garantir uma certa conduta, vai produzir também toda uma forma de subjetivação e intimização da vida. A produção de subjetividades, que é uma produção no minúsculo e no plural, ganha corpo e se estende pelos tentáculos da verdade, do consenso produzido. No caso brasileiro, na passagem do século XIX para o XX, o discurso da vida se valia do pobre perigoso e promíscuo, aquele trabalhador das

---

acumulação dos homens (Ibid., p. 182; Idem, 2006:154). Para Foucault, o poder disciplinar apoiados por uma série de instituições como a medicina, a justiça, a escola, a polícia, a imprensa "*'Adestra' as multidões confusas, móveis, inúteis de corpos e forças para uma multiplicidade de elementos"*. Mais adiante o autor diz que o sucesso do poder disciplinar se deve, sinteticamente (i) a vigilância hierárquica que é um dispositivo disciplinar exercido pelo jogo de vigilância permanente da qual nada escapa, produzindo efeitos de um poder múltiplo, automático e anônimo; (ii) a sanção normatizadora que é uma ordem portadora de uma referência de penalidade permanente, que se difunde por todos os aspectos e instantes da instituição disciplinar para comparar, diferenciar, hierarquizar, homogeneizar, excluir, enfim, normalizar o comportamento dos indivíduos e; (iii) o exame que combina as duas técnicas anteriores, vigilância e sanção normalizadora, para, de modo ritualizado, constituir os indivíduos como elementos correlatos de um poder e de um saber (Foucault, 1987:143-161).

[96] Essa política de gestão efetiva dos corpos e da espécie no detalhe e na sua globalidade elucida muito bem dois pólos de uma articulação, mais do que a substituição do poder disciplinar na transição do que Foucault chama de biopolítica: "*Um dos pólos, o primeiro a ser formado, ao que parece, centrou-se no corpo como máquina: no seu adestramento, na ampliação de suas aptidões, na extorsão de suas forças, no crescimento paralelo de sua utilidade e docilidade, na sua integração em sistemas de controle eficazes e econômicos [...] que caracterizam as disciplinas: anátomo-política do corpo humano. O segundo, que se formou um pouco mais tarde, por volta da metade do século XVIII, centrou-se no corpo-espécie, no corpo transpassado pela mecânica do ser vivo e como suporte dos processos biológicos: a proliferação, os nascimentos e a mortalidade, o nível de saúde, a duração da vida, a longevidade, com todas as condições que podem fazê-los variar; tais processos são assumidos mediante toda uma série de intervenções e controles reguladores: uma bio-política a população [...] A velha potência de morte que simbolizava o poder soberano é agora, cuidadosamente, recoberta pela administração dos corpos, pela gestão calculista da vida"* (Foucault, 2006:151).

[97] Essa questão é estudada de maneira mais aprofundada por Michel Foucault, em seu livro *Historia da Sexualidade*, que propõe pensar a gestão da vida a partir do *sexo* como um dos *objetos* e *alvos* privilegiado de investimento do "poder-saber", que denomina de "'*bio-política' para designar o que faz com que a vida e seus mecanismos entrem no domínio dos cálculos explícitos*", revelando pela primeira vez na história o "*biológico refletindo no político*"[97], de outro modo, "*a entrada da vida na história – isto é, a entrada dos fenômenos próprios à espécie humana na ordem do saber e do poder – no campo das técnicas políticas*" (Foucault, 2006:154-155).

vilas operárias, a fim de poder permanentemente vigiá-lo e controlá-lo. A ação da polícia visava garantir um espaço higienizado e seguro.

Obviamente, esses mecanismos de poder na atualidade já foram perturbados na sua capacidade explicativa para definir certas regularidades e em gerir os problemas sócio-espaciais, já que a produção dos discursos de verdade e do real são constantemente reinventados, aprimorados, aplicados de maneira mais incisiva no sentido de cumprir a sua racionalidade, aquela de *conduzir as condutas dos outros*. No fundo a racionalidade das instâncias de poder da biopolítica que se ascende na contemporaneidade, segundo Giorgio Agamben, não se incumbe tanto de fazer viver, nem de fazer morrer, mas de *fazer sobreviver*. Ele cria *sobreviventes* e produz a *sobrevida*:

> *Pois não é mais a vida, não é mais a morte, é a produção de uma sobrevida modulável e virtualmente infinita que constitui a prestação decisiva do biopoder de nosso tempo [...] A ambição suprema do biopoder é realizar, no corpo humano, a separação absoluta do vivente e do falante, de zoè e biós, do não-homem e do homem: a sobrevida* (Agamben, 2008: 155).

Para Agamben a sociedade contemporânea traduz-se como um verdadeiro "*estado de exceção*" que remete a uma relação entre a vida nua (biológica) e a vida política (qualificada), em que a vida é colocada em suspensão porque é retirada do âmbito da norma e abandonada, incluída por uma exclusão. Nesta racionalidade, o autor, valendo-se do campo de concentração nazista como metáfora, demonstra como a vida era separada entre aquelas qualificadas (passíveis de serem normalizadas) e as sobras, os sobrantes, a vida nua, descartada.

Essa sociedade contemporânea que vive as sombras do *estado de exceção* permanente, tem sua vida jogada no centro do poder, definindo a lógica de ser do seu exercício, determinando formas de intervenções e o que deve ser gerido pelo critério da urgência em cada uma das instâncias de poder-saber: uso de drogas ilícitas, seqüestro, roubo a banco, terrorismo, controle da imigração e no trânsito, sem dúvida, os *motoboys*.

Para Chico de Oliveira, as cidades são os lugares por excelência da exceção (2003), a gestão urbana passa, no período atual, a ser multiplicada, pois os problemas passam a se generalizar. É assim que Vera Telles, reflete: "*nesses tempos em que a exceção se tornou a regra, a administração de suas urgências*

para tornar os “indivíduos governáveis” sob a égide da racionalidade triunfante do mercado”. (Telles, 2007:186).

É dessa forma que as cidades como (campo de) concentração das multiplicidades confusas que precisam ser geridas pela ação das instâncias do poder vão investir no sentido de majorar sua condição de vida, mas desde que a cidade ponha a circular de modo cada vez mais intenso e rápido toda sorte de mercadorias, pessoas e informações. É justamente sob a égide de um *imenso catálogo* de condutas e comportamentos a serem seguidos que os *motoboys*, camuflados na selva de pedra com suas jaquetas embotadas de CO_2 *e lágrimas*, passam em disparada e surpreendem pelo atípico. Como vultos em seu movimento *ziguezagueante*, definem e demarcam um território, mesmo que a revelia social, entre um carro e outro; buzinam, aceleram, chutam no ar e afirmam: esse corredor (da morte) é meu.

É dessa maneira que os *motoboys* enquanto multiplicidades confusas na cidade devem ser geridos, homogeneizados. Nada deve escapar da malha fina da gestão da vida, nem a própria vida nua, *matável*, que nos circuitos da circulação no espaço dita uma velocidade induzida, administrada, distribuída por todo o espaço de forma diferencial no conforto, na modalidade, no acesso e mobilidade.

E dentre as várias possibilidades de análise a fim de tentar compreender e flagrar os mecanismos das instâncias de poder numa grande cidade como São Paulo na transição do século XX para o XXI, na sua forma de intervenção, nas suas finalidades e no modo que desenvolvem toda uma gama de normas de gestão da circulação do espaço urbano, que a atividade profissional dos *motoboys* movida explosivamente pelas variáveis da urgência e do perigo iminente, avança em espécie de fila indiana pelas ruas e avenidas da cidade, acelerando forte e explodindo os motores em alta combustão, buzinando, levando retrovisores dos automóveis, implodindo todo um cardápio de boas condutas, pondo em xeque as estratégias das instâncias de poder a fim de controlar e majorar os movimentos no território da cidade de São Paulo.

Destarte, os *motoboys, objeto* e *alvo* do poder, são investidos por um intenso processo de normatização de modo a produzir toda sorte de boas condutas e comportamentos, de modo a garantir, antes de tudo, o consumo e os negócios em larga escala.

Em um ambiente urbano movido pela circulação de veículos e pedestres que chegam e vão numa espécie de *balé* sistêmico e caótico, num cenário cotidiano envolto de conflitos, de acidentes de toda espécie, de barulhos, fuligens e fumaças que tomam o céu como esteio. É desse modo que os investimentos de poder na gestão dos *motoboys* aparecem na forma de múltiplas estratégias, postas a intervir e disciplinar esta atividade profissional, já que além de classificar os *motoboys* como *produtivos, rápidos* e *eficientes*, estas estratégias visam pô-los a circular de forma *adestrada*, *útil* e *dócil*, da empresa para a rua, da rua para os destinos de sua entrega (prédio, condomínio, casas, empresas, indústrias, etc.), da rua para a sua casa, etc.

É dessa maneira que a gestão realiza-se no espaço urbano ao intervir e criar toda uma gama de regularidade e normalidade geral entre os *motoboys* na cidade contemporânea, onde mais do que territorializar o poder, é também fazê-lo fluir. Portanto, os *motoboys,* entre os fluxos e os fixos[98] (Santos,2002:61; Idem, 1994:125), são geridos tanto circulando nas ruas e avenidas, quanto nos pontos de entregas das mercadorias e produtos diversos (portarias dos prédios comerciais e residências, agências bancárias, cartórios, elevadores e corredores das empresas e repartições públicas e toda sorte de locais) que fazem parte do cotidiano de seu trabalho para além do asfalto; são locais e situações que servirão como uma espécie de filtro seletivo e normatizador[99]. Pois, além de inseri-los em certo comportamento e conduta, separa-os do restante, classifica-os conforme sua função, sua classe social, sua cor.

Para Milton Santos, nada seria possível sem o estabelecimento das normas de ação, pois: "*A economia contemporânea não funciona sem um sistema de normas, adequadas aos novos sistemas de objetos e aos novos sistemas de ações, e destinados a provê-los de um funcionamento mais preciso*" (Ibid., p.275). Essa articulação estratégica servirá à organização do espaço, ou melhor, para atingir a

---

[98] "*Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem as ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam*"(Santos, 2002:61).

[99] A este exemplo, Foucault nos brinda com a bela descrição sobre a função dos hospitais nos portos marítimos: "*Um porto, e um porto militar, é, com circuitos de mercadorias, de homens alistados por bem ou à força, de marinheiros embarcando e desembarcando, de doenças e de epidemias, um lugar de deserção, de contrabando, de contágio: encruzilhada de misturas perigosas, cruzamentos de circulações proibidas. O hospital marítimo deve então cuidar, mas por isso mesmo deve ser um filtro, um dispositivo que afixa e quadricula; tem que realizar uma apropriação sobre toda essa mobilidade e esse formigar humano, decompondo a confusão da ilegalidade e do mal*". (Foucault, 1987:123).

população através do espaço, visando uma competência, uma certa utilidade, um certo comportamento e uma certa prática de sociabilidade, portanto, o espaço revela-se como:

> *um controle mais eficaz dos segmentos tidos como anômalos ou 'desviantes' à normatização dominante (os doentes, os loucos, os 'marginais') ou que necessitem ser adestrados para que façam cumprir os valores impostos e reconhecidos como imprescindíveis à reprodução do arranjo social*" (Haesbaert, 2002:84).

Através da gestão da circulação no espaço urbano, que se vale das normas a fim de conduzir as condutas da atividade profissional dos *motoboys* em São Paulo, articulada às dimensões políticas, econômicas e ideológicas, amparadas e dotadas de uma intensa rede informacional que o efeito de vigilância do "*Panóptico de Bentham*" (Foucault, 1987:165)[100] é ampliado a todo o território da cidade de São Paulo. É neste sentido que G. Deleuze, vislumbrando a "*crise generalizada de todos os meios de confinamento*" – o que não quer dizer seu fim – apontava o surgimento da "*sociedade do controle*" marcada pelo controle contínuo e pela comunicação instantânea (2007:219-226).

O espaço urbano dotado de um controle técnico e científico, nas suas virtualidades e probabilidades, somado a uma densa rede técnica de radares e câmeras instaladas nas ruas e avenidas da cidade (lombadas eletrônicas, semáforos *inteligentes*, *palm tops* e todo um rol de signos – sinalização horizontal e placas verticais de trânsito, buzinas, luzes e linguagens diversas), alia-se a ações de órgãos públicos específicos do trânsito, como por exemplo, *Blitz* policiais (vistoria de documento e do estado de conservação da motocicleta, verificação do documento de habilitação do motociclista, etc.) e os *marronzinhos* da CET (que têm a função de disciplinar e orientar os motoristas no trânsito, bem como, administrar os movimentos no trânsito, garantindo sua fluidez, segurança e punindo conforme o Código Brasileiro de Trânsito).

Como nos ensina Paul Claval a respeito das "*formas explícitas do exercício de poder*", é conveniente acrescentar às manifestações de dominação "*os jogos de influências econômicas*" (Claval, 1979:34). E neste sentido, os interesses específicos das empresas responsáveis pela produção de motocicletas e de equipamentos

---

[100] "*O Panóptico de Bentham é a figura arquitetural dessa composição [...] O dispositivo panóptico organiza unidades espaciais que permitem ver sem parar e reconhecer imediatamente [...] o efeito mais importante do Panóptico: induzir no detento um consciente e permanente de visibilidade que assegura o funcionamento automático do poder*" (Foucault, 1987:165).

necessários e obrigatórios, previstos na legislação. Porém, para além dos quesitos fundamentais à segurança dos *motoboys* e dos motociclistas em geral, sobrepõem-se os interesses econômicos de um setor extremamente lucrativo[101].

Sem contar que a normatização e regulação dessa complexa atividade profissional têm como uma propositiva fundamental o componente ideológico. Os meios de comunicação (jornais, revistas, rádios, televisão, internet, etc.), mais do que alertar sobre os transtornos acerca de possíveis congestionamentos e informar rotas alternativas, são os agentes da fluidez que produzem discursos de verdade. A mídia, apoiada na produção de certos consensos, surpreende a sociedade pelas notícias do atípico, produzindo a normatização. Os meios de comunicação são uma das instâncias de poder articulada a outras tantas instâncias, no sentido de legitimar um poder-saber que se realiza produzindo certa normalidade, certa conduta, muitas vezes, pelo seu avesso, pelo que escapa, por uma conduta não normatizada, criando uma prática da verdade e do real, onde a receita é uma conduta aceitável, útil e comportada, uma gestão da vida nos circuitos da circulação no espaço.

É assim que os meios de comunicação, embalando e reproduzindo certos consensos acerca da atividade dos *motoboys* como um produto social, mediados pelas mais diversas instâncias de poder, criam todo um rol de distinções de conduta dos *motoboys versus* os motoristas, adjetivando muitas vezes os pólos em disputa pela via do bem e do mal, da cordialidade e da brutalidade, da higiene e imundície. A versão mais depreciativa – na maioria das vezes – vincula-se a atividade dos *motoboys,* já que na escala de prioridade da gestão dos problemas no trânsito, os *motoboys* aparecem na primeira fila. É a mecânica do poder, onde gerir o problema é antes de tudo classificá-lo, apoiar-se em dados, produzir discursos e consensos de normalidade.

Assim que essa operatória produzida cotidianamente passa a ser revelada. Basta ligar a televisão, escutar o rádio, ler os jornais, lá estão eles: os pastores da alma, pastores da ciência, pastores da culpa, pastores do medo. Dessa forma são criados os estigmas e as mais diversas formas de discriminação carregados pelos *motoboys*. Uma normatização do discurso, como forma de *conduzir as condutas dos*

---

[101] "*os palpites sobre o faturamento para a capital paulista no ano de 2000 variam de 100 milhões de reais (com 30 milhões de entregas) a 2,59 bilhões de reais (para 270 milhões de entregas)*" (Oliveira, G., 2003:38 apud Alencar, 2003)

outros, viabilizando uma estratégia das instâncias de poder que perpassa do asfalto ao clima doméstico, na produção mórbida de subjetividades.

A cidade neoliberal é uma maquinaria de normas e subjetividades. É nesta cidade que a gestão da vida aparece como uma prática e disputa de um *imenso catálogo* de problemas a serem geridos. A vida, que na gestão da vida é jogada no centro da poder, que produz uma vida encerrada em si mesma, tacanha perde o movimento, a força política e de experimentação. Essa gestão da vida, no que tange a coletividade, acabou por colonizar o indivíduo na produção de si. É a glorificação da vida pela vida, deslocando o interesse pelo coletivo, pelas gerações futuras.

Essa *flexibilização do indivíduo* obedece a uma conduta que vem colonizando *corações* e *mentes* das pessoas, onde o empresariar-se de si, o policiar-se de si, a empregabilidade, a vulnerabilidade passam a ser os *jargões* da moda, tanto para os mais ricos, como para os trabalhadores registrados formalmente, os trabalhadores informais ou mesmo os desempregados. Essa é a nova conduta. Todos devem se preocupar com a aparência, com fórmulas de rejuvenescimentos, com a jovialidade, com o sorriso, com o polimento, com a concórdia, com a intenção como forma de prestígio obtido e reconhecido, como um atributo no mercado de trabalho.

É justamente na cidade que a rede de famintos de felicidade e satisfação marcha no vazio inédito em que as frustrações emocionais do outro não mais os preenche. Esta, organizada mais pela circulação e consumo do que pela comunicação entre as pessoas, mais pela troca do que pelo uso, mais pela morte do que pela vida. É assim que o absurdo da vida é majorar a vida pela vida de outrem. É o individualismo impetrante que abole o trágico, paradoxalmente, entre a inédita apatia da sensibilização epidérmica com o mundo e a profunda indiferença com as quedas dos *motoboys*, já banalizadas e tornadas regra no asfalto da grande cidade de São Paulo.

Entrementes, a gestão da vida nos circuitos da circulação no espaço da São Paulo sobre a atividade dos *motoboys*, além de distorcer visões sobre esses trabalhadores urbanos, no limite, os expõe como delinqüentes em cima de duas rodas que precisam ser combatidos. É assim que perigosamente a produção da verdade ao longo da história vem definindo e misturando a criminalidade como sinônimo de pobreza. Destarte, os *motoboys* ao conviver com o que há de mais avançado em termos tecnológicos *vis a vis* com as condições mais predatórias de trabalho, vão reproduzindo e atravessando toda uma fronteira fluida entre os

circuitos formal e informal, legal e ilegal, regular e irregular, com suas pressas irrevogáveis em disparada nas ruas e avenidas da cidade.

Peremptoriamente, é nessa problematização que a atividade dos *motoboys* possibilita iluminar um novo deslocamento das fronteiras fluidas e embaralhadas entre o legal e o ilegal, o formal e o informal, o regular e o irregular para além de uma relação dicotômica e, sim, na sua inserção aos circuitos sempre renovados das ilegalidades na cidade de São Paulo.

4.2. Os *Motoboys* nos Circuitos das Ilegalidades

A atividade profissional dos *motoboys* que aparece no trânsito como um *exército excedente no urbano,* liga-se a necessidades mais prementes de normatização no espaço a fim de produzir toda uma gama de boas condutas e comportamentos sociais.

Essa operatória do poder que se define justamente a partir de um *imenso catálogo de normatizações*, onde mais do que pôr a circular o trânsito em sua totalidade, em sua ordem e em seu caos, define o modo como essa circulação deve ser realizada. Não por acaso a gestão da circulação no espaço investe suas ações sobre as ações da atividade dos *motoboys*, pois eles que com sua agilidade e pressa fogem do trânsito e, também, das normas e condutas de como fazê-los.

Os agentes do trânsito – pedestres, motoristas de ônibus, de caminhões, de táxis, de carros, etc. – atuando em seus *papéis transitórios*, entram em rota de colisão com essa condição objetiva, a saber: a disputa e o conflito pelo espaço. Neste campo de forças, múltiplas e desiguais, são produzidos e reproduzidos a todo instante um intenso processo de normatização. Neste universo, os *motoboys* são enquadrados e compreendidos na sua lógica e racionalidade, onde as normas mais do que impedir o surgimento dos conflitos e problemas gerais que ocorrem entre os *motoboys* e motoristas diversos, se apóiam nesta realidade objetiva e fazem uns funcionar em relação aos outros, como forma de reduzir a anormalidade em relação ao que se entende como normal.

No limite é um cálculo que estabelece a noção de *riscos diferenciais*[102] entre os múltiplos agentes do trânsito, entre os quais devem ser geridos os problemas mais urgentes. Os *motoboys*, devido a sua dinâmica de trabalho, fogem da curva do normal – do ponto de vista da gestão da circulação no espaço –, portanto, precisam ser urgentemente geridos. Porém, essa gestão não visa impedir o funcionamento dessa atividade profissional, busca compreendê-la na sua especificidade e complexidade para controlá-la e trazê-la o mais perto possível da curva do normal. Ou seja, essa gestão pretende entender quantos e quem são, qual a idade e o gênero predominante, onde moram e trabalham, qual a escolaridade e renda auferida, quais seus *modus operandi* e influência no sistema reinante, quais as vantagens e os riscos inerentes, como vivem e qual é sua vida pregressa, qual o custo dos serviços e o custo social desta atividade, quem ou quais empresas operam esse serviço, quais as condições dessas empresas e desses trabalhadores, etc. Conforme expõe Heloísa Martins da CET:

> *a dificuldade inicial a propósito da circulação das motocicletas, era o desconhecimento do público alvo e até dos problemas propriamente. Nós não sabíamos quantos eram que circulavam na cidade, quantos motociclistas havia e qual era a parte deles que se identificava como* motofrete*, que era o problema mais crítico que todo mundo tinha pela frente, quais os motociclistas que usavam pra outro fim, como propriamente a circulação casa-trabalho. Não conhecíamos os vícios, as formas, não havia um conhecimento sistematizado das formas de circulação das motocicletas, dos problemas que o veículo em si poderia trazer, do conhecimento específico da habilidade técnica do piloto motociclista com relação ao veículo que ele maneja. Enfim, foi necessário montar uma base de dados sistematizada para que a gente soubesse quais eram os focos que precisavam ser tratados e quais eram os prioritários, afinal nós temos um diagnóstico bem amplo*.

Essa operatória positiva do poder, funcionando de modo calculado, contínuo, moldando, *fabricando* indivíduos e gerindo populações inteiras, tornando-os simultaneamente *objetos* e *alvos* de intervenções, e conforme a necessidade, reprimindo, punindo no sentido de produzir a normatização, de modo a torná-los dóceis e lucrativos. Essa temática desenvolvida por M. Foucault, em seu livro *Vigiar e Punir* mostra-nos uma genealogia das práticas de poder e de punição na

[102] "*esse cálculo dos riscos mostra logo que eles não são os mesmos para todos os indivíduos, em todas as idades, em todas as condições, em todos os lugares e meios. Assim, há riscos diferenciais que revelam, de certo modo, zonas de mais alto risco e zonas, ao contrário, de risco menos elevado, mais baixo, de certa forma*" (Foucault, 2008:80).

passagem dos *corpos supliciados* aos *corpos disciplinados*, em torno da produção de um circuito sempre renovado e circulante de gestão das ilegalidades, cuja função principal é tornar os possíveis delinqüentes difundidos no corpo social, como temíveis, porém úteis (Foucault, 1987:227)[103].

Na sociedade moderna, por exemplo, as prisões, que nascem como meio por excelência e sistemático de punição da sociedade disciplinar, mais do que combater a delinqüência, a fabrica, inserindo-a e reproduzindo-a como noção de populações perigosas, violência urbana e por meio do *slogan* tolerância zero em um circuito sempre renovado e circulante das ilegalidades. Definindo e misturando, muitas vezes, a criminalidade e a pobreza como um álibi para o fortalecimento do controle social, justamente no espectro das periferias urbanas, nas favelas, cortiços e pobreza de toda ordem.

É a partir desses pressupostos que a passagem do século XX para o XXI nos dá a pista da emergência de uma nova *economia* e gestão das ilegalidades. E para tentar compreender as estratégias e lógicas dessa operatória, dentre as várias possibilidades de análise, a atividade profissional dos *motoboys* na cidade de São Paulo é emblemática (ou sintomática), já que revela o deslocamento de parte dos novos conteúdos e problemas do urbano, devido às transformações disparadas pela nova etapa do capitalismo, onde as rédeas do mercado de trabalho perdem-se mais num contínuo, do que especialmente numa clássica estrutura dual, entre o formal e informal, legal e ilegal e regular e irregular.

Por esta condição objetiva, a ilegalidade traduz-se muito mais como uma conseqüência do que como uma causa da economia informal. Neste contexto, portanto, a nova economia das ilegalidades aparece como agente da reprodução do poder e dos negócios ligados a uns sem números de redes de prostituição, tráfico de drogas, animais e, até mesmo, pessoas, mercado da corrupção, sonegação fiscal, do trabalho sem forma, precário, infantil, etc. Neste sentido, a compreensão da atual operatória gestão das ilegalidades, não se vincula apenas a histórica relação entre à

---

[103] "*riscar limites de tolerância, de dar terreno a alguns, de fazer pressão sobre outros, de excluir uma parte, de tornar útil outra, de neutralizar estes, de tirar proveito daqueles. Em resumo, a penalidade não 'reprimiria' pura e simplesmente as ilegalidades; ela os 'diferenciaria', faria sua 'economia' geral. E se podemos falar de uma justiça não é só porque a própria lei ou a maneira de aplicá-la servem aos interesses de uma classe, é porque toda a gestão diferencial das ilegalidades por intermédio da penalidade faz parte desses mecanismos de dominação. Os castigos legais devem ser recolocados numa estratégia global das ilegalidades* (Foucault, 1987:227).

criminalidade e os pobres, mas, sobretudo, à criminalidade e os trabalhadores pobres, ou melhor, os trabalhadores precários.

Nesta nova economia das ilegalidades, definir e classificar socialmente os *motoboys* é como uma tentativa de geri-los e separá-los dicotomicamente da forma como circulam nas fronteiras fluidas entre o formal e o informal, o legal e o ilegal, o regular e o irregular, não no sentido de tirá-los da marginalidade pura e simplesmente, mas antes, de inseri-los, deliberadamente, nos circuitos sempre renovados e lucrativos das ilegalidades.

Notadamente as condições de trabalho dos *motoboys* vinculadas ao precário mundo do trabalho os lançam nos circuitos das ilegalidades. E é sabido que parte dos *motoboys* imiscui-se em trabalhos ilícitos de entregas de drogas, de jogos de bicho e toda sorte de atividades ilícitas. A este respeito o *motoboy* André, 32 anos, cita-nos um exemplo dessa relação:

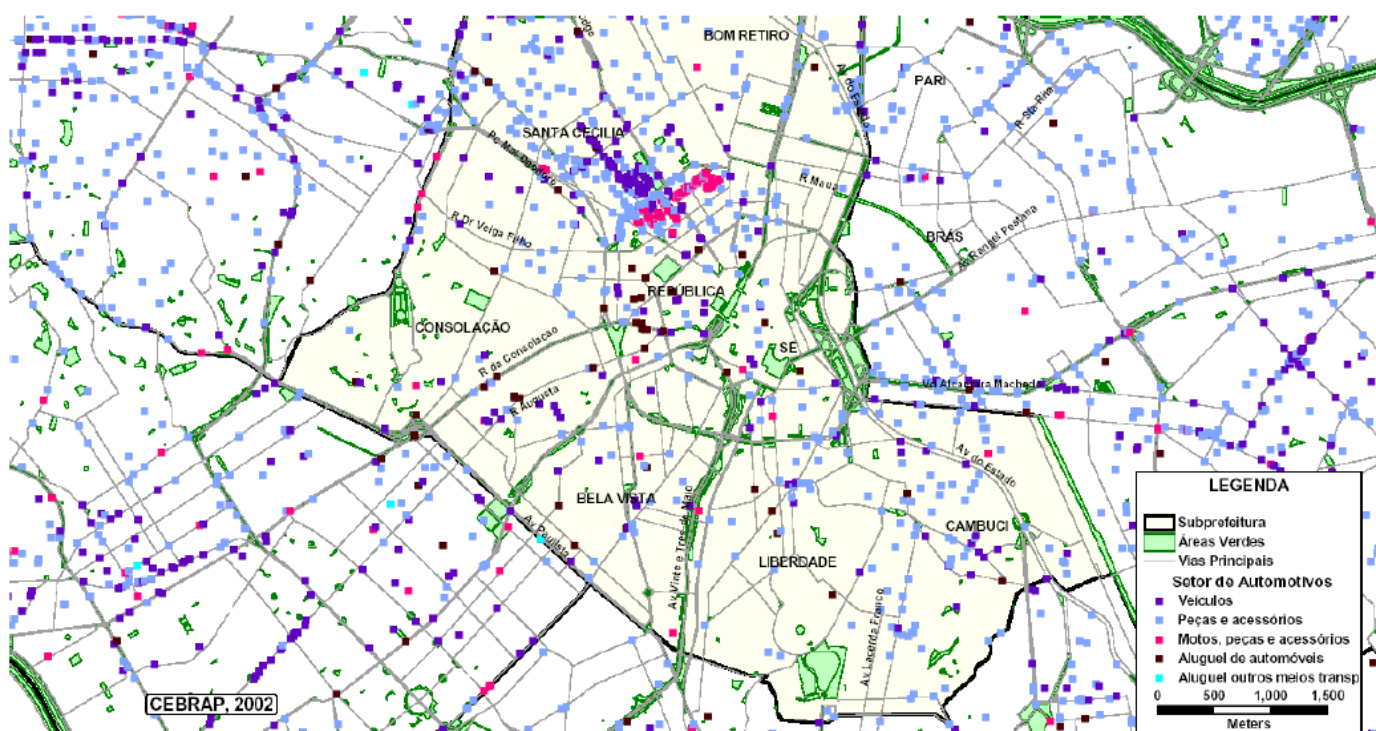
> *tem muito playboy que não tem coragem de ir na boca comprar a droga e pede para o motoboy ir lá buscar. Tipo assim a droga é uns 10 (reais) e ele paga uns 50 (reais) para o motoboy ir lá buscar. Eu mesmo já fui buscar e isso acontece por aí. Tem outra coisa, muitas vezes você está levando uma coisa e nem sabe o que é, marca uma coisa na nota, mas você pode estar levando dinheiro, droga, arma e nem sabe que está levando.*

Além disso, os circuitos da ilegalidade reproduzem-se, também, ligados aos roubos de motocicletas, cujas peças são comercializadas em pleno centro da cidade de São Paulo, no chamado *robauto* entre as Ruas Rio Branco e a Barão de Limeira na parte norte do subdistrito de Santa Cecília (Mapa 19).

Sobre este tema, o *motoboy* Carlão, nos conta assim:

> *É uma máfia, isso aí não vai acabar nunca. Tem muitas pessoas grandes por trás disso, que levam muito, muito dinheiro mesmo. Se você passear lá na boca do lixo, que é a famosa (Rua) Barão de Limeira, (Rua dos) Gusmões, (Rua) Aurora, ali é o centro de loja de moto, venda de capacete, peças, e o que que você vê de loja de peça de moto roubada, de peças roubadas é uma coisa assim faraônica, é a mesma coisa de você andar na Ricardo Jaffet, em termos de carro roubados, você vê carros novos cortados, você vê motor no chão e por trás disso tem sempre pessoas grandes por trás, entendeu? Então é uma coisa que não acaba, sabe, se um motoboy que ganha hoje 800 reais, 1000 reais ele não vai entrar numa loja autorizada da moto dele, vamos supor uma Honda, ele não vai entrar numa loja da Honda pra comprar uma peça pra moto dele, que ele não vai ter como pagar muito caro, então ele parte pra onde? Ele*

parte pra robauto, como a gente diz, pras lojas da robauto, porque lá você vai pagar um preço que dá pra você pagar. E é a mesma coisa, a mesma peça que a autorizada vai te vender 4 ou 5 vezes o preço maior. Então é por isso que gira esse mercado, esse mercado não vai ter fim, é uma coisa que no meu ponto de vista é uma coisa que não vai ter fim porque tem muita gente grande, muita gente influente por trás disso daí que leva muito dinheiro. Se você for lá agora você vai ver policiais andando a pé e as lojas que vendem peças de moto roubada todas abertas e os caras oferecendo peça pra você na rua, peças de moto roubada.

19. Mapa - Localização das atividades de atacado e varejo de veículos automotores, peças e acessórios concentrados na Subprefeitura da Sé – São Paulo, 2002.

Sobre esse assunto, Gilberto dos Santos, o Gil, presidente do SindimotoSP aprofunda e explica os motivos da proliferação do *robauto*:

Aqui é uma outra briga. As motos saem de fábrica da Honda com a numeração do chassi muito vagabunda, você pega uma lixinha, vai lá e lixa, e qualquer artista de quebrada vai lá e pina um outro número em cima (alterar o chassi da motocicleta). Isso acarreta um roubo gigantesco de motos, e isso não é bom para nós, é ruim pra caramba. O roubo de moto é muito grande na periferia. E a gente mandando essas questões para o presidente da Abraciclo,

> *solicitando que ele fizesse uma numeração de chassi decente, vazada e bem profunda no quadro, onde impedisse os caras de remarcar. E aí o que que acontece, ele me falou 'Gil os dados que você me apontou aqui não saem em nenhuma pesquisa, nenhuma pesquisa me aponta esses dados, por isso, por isso e por aquilo outro'. Aí eu disse 'Não aponta porque quem tem uma moto roubada na periferia não faz B.O. (Boletim de Ocorrência), ele manda roubar outra e pina (...) E aí qual é a nossa? É que a Honda que domina 80% do mercado, junto com as montadoras e a Abraciclo que representa todas as montadoras, façam uma numeração na moto onde impeça o roubo da moto, tanto no quadro quanto no motor e nas dez principais peças da moto. Para quê? Para inibir o roubo das motocicletas e o comércio paralelo de peças que é muito forte*.

Para Gil, a *indústria do roubo de motocicleta* é menos um efeito da já conhecida e crescente violência urbana do que os crescentes interesses das grandes montadoras na busca pela lucratividade. Para Lucas Pimentel, presidente da ABRAM, algumas medidas poderiam ser tomadas:

> *Por que vocês não fabricam motor? Por que umas das principais razões para se roubar moto é por conta do motor, por que o motoboy que usa com muita freqüência a moto e o motor fundiu, ele vai na 'robauto' e compra um motor [...] eles não mudam o chassi da moto, se você pegar uma Honda 2008 Honda, coloca numa 78 sem problema.*

Na seqüência Lucas Pimentel, da ABRAM, critica a legislação que possibilita a reprodução da *indústria do roubo de motocicleta*:

> *outro ponto é a mudança da legislação de leilão desse país, hoje as motos que são apreendidas ficam expostas ao tempo, depois de um período de muita burocracia é leiloada, quem que arremata essas motos na grande maioria são os donos de lojas que vão com caminhão e arrematam o lote inteiro, essas motos já não servem pra quase mais nada, mas elas vem com uma nota oficial, com essa nota o pessoal faz milagres, teria que se mudar o processo de maneira que a moto que fosse apreendida e fosse possível regularizar essa moto [...] e ela volta pro mercado funcionando, as motos que foram apreendidas e são cabritadas, essas motos tinham que ir para reciclagem, não voltar para o mercado de reposição, isso é um absurdo.*

É dessa forma que as mesmas instâncias de poder que induzem os *motoboys* aos circuitos da ilegalidade, visam *conduzir as suas condutas*. A violência urbana que faz uso da motocicleta como instrumento dos mais variados roubos, induz ao embrutecimento de uma visão social que associa as motos e seus usuários, especialmente os *motoboys*, com a criminalidade. É assim que uma visão distorcida

e reproduzida, em grande parte, pelos meios de comunicação não proporciona o esclarecimento de uma condição de trabalho, colocando na ordem do dia uma lógica perigosa e perversa, assim impressa nas páginas do *jornal Diário de São Paulo*: “*O objetivo é pôr ordem no tráfego de motos e afastar os "cachorros loucos" (pilotos irresponsáveis) e bandidos motorizados*”[104].

Motoboys: fama de mau assusta motoristas

Blitz apreende 6 motocicletas. Objetivo é prender ladrões

Fonte: Tarde, 06/04/2001

Blitz só para motos não pegou ladrão nem 'cachorros loucos'

Fonte: Jornal da Tarde, 06/04/2001

Doravante, os *motoboys* que também se consideram vítimas, reclamam do equívoco que os associam à criminalidade em cima de duas rodas. O *motoboy* Ailton argumenta sobre o assunto:

---

[104] Regina TERRAZ. *Motoboy de SP vai ter de mostrar ficha limpa.* Jornal Diário de São Paulo, 09/12/03.

> *mídia cria como se o motoqueiro fosse tudo ladrão, e não é assim, pode ver que na maioria das emissoras, todas têm trabalho de motoqueiro e ninguém fala mal dos motoqueiros das emissoras, dos motolinks, do motoqueiro da rede globo, que sai correndo para levar a reportagem no ar, mas ninguém fala disso, só fala dos motoqueiros do dia a dia.*

Neste interregno, o poder público justifica a regulamentação que age na normatização positiva menos no sentido de tirá-los de uma condição de marginalidade, mas antes, para inseri-los em um circuito renovado e circulante das ilegalidades. É assim que o processo de regulamentação da atividade dos *motoboys* levado a cabo pelas mais diversas instâncias do poder estatal, mais do que se restringir aos binômios entre formal e informal, legal e ilegal, regular e irregular, passará a investir em um processo de normatização a fim de produzir toda uma conduta e comportamento no sentido de geri-los enquanto multiplicidade confusa no trânsito, ou seja, *conduzindo suas condutas* de modo a torná-los *úteis, dóceis* e *lucrativos*.

4.3. Normatização e Regulamentação da Atividade Profissional dos *Motoboys*

A atividade dos *motoboys* cada vez mais presente na paisagem urbana de São Paulo ajuda a acirrar os ânimos já aflorados no caótico trânsito dessa cidade, pois esse trabalho exercido sob os desígnios de um ritmo sempre frenético e inebriante, comumente, passa por cima de normas e regras já estabelecidas.

Assim os *motoboys* tornaram-se *objeto* e *alvo* do processo de regulamentação, como parte da gestão da circulação no espaço urbano, a fim de produzir toda uma gama de boas condutas e comportamentos nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo. Em conversa informal, o engenheiro do DTP, João Massayuki, explicou-me que os *motoboys* no final da década de 90 apareciam aos olhos do poder público como uma *"situação preocupante"*. Relatou-me que o raciocínio do poder público funcionava da seguinte maneira: *"ou acaba ou*

regulamenta”, mais adiante concluiu: *“como já não era possível mais acabar, começou a se discutir a regulamentação”*.

Dessa forma, a prefeitura de São Paulo passa a editar uma série de leis, decretos, portarias e resoluções que regem o certame da atividade profissional dos *motoboys*. Há quase dez anos, na gestão do Prefeito Celso Pitta, o motofrete[105] – denominação oficial empregada pelo poder público para se referir à atividade dos *motoboys* – passaria a ser regido pelo decreto nº 38.563, de 29 de outubro de 1999, com a intenção de normatizar os trabalhadores e as empresas que operam neste setor.

De modo geral, o discurso patente dos agentes envolvidos na temática dos *motoboys* era favorável à regulamentação. Porém, na prática a maioria concorda com a regulamentação, mas discorda de como fazê-lo. É neste sentido que se faz necessário compreender os sentidos das leis e as suas contradições inerentes no que tange aos assuntos desta regulamentação, não como forma de esgotar e nem muito menos abarcar todo o assunto, mas antes, para apreender: (a) quais são as exigências e demandas dos agentes envolvidos; (b) quais os itens da lei e os agentes que emperram o processo; (c) quais os interesses econômicos e políticos que giram em torno da questão e, por fim, (d) quais os avanços e limites desse processo de regulamentação e as possibilidades de mitigação das condições de trabalho para os *motoboys* através dela. Para tanto, valemo-nos não apenas da análise do corpo da lei, mas das falas dos agentes diretamente envolvidos, como também, das opiniões e informações impressas em matérias, artigos e editoriais de jornais e revistas (impressos ou em meios eletrônicos) tratando especificamente sobre este tema.

No início desse processo havia uma pressão do poder público que visava convencer a opinião pública e os agentes envolvidos acerca das benesses que a regulamentação desses profissionais traria à sociedade. Foi justamente nestes termos que, em 1999, o diretor do DTP, José Luiz Nakana, em uma matéria publicada no jornal *Táxi News*[106], anunciou que a regulamentação poderia conceder aos *motoboys* um cadastro, um alvará da moto e uma placa que seria convertida

---

[105] Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas ou similares. Decreto nº 38.563 de 29 de outubro de 1999.
[106] Jornal Taxi *News*, de 9 a 22 de novembro de 1999.

para a categoria aluguel[107], chegando até detalhar: "*Já temos uma certa parceria com o DETRAN, no entanto, motoqueiro deverá ter primeiro uma autorização prévia do município para colocar essa placa vermelha*".

"Motoboys" terão alvará, cadastro e vistoria semestral

Fonte: Jornal Taxis News, 09 a 22/11/19

Autorizado trabalho de 6.525 motoboys

Quase um ano após o prefeito Celso Pitta ter assinado decreto regulamentando o trabalho dos motoboys, a São Paulo Transporte (SPTrans) autorizou 6.525 pessoas a exercer a profissão. A SPTrans calcula que existam aproximadamente 70 mil motoboys na Capital e informou que 32.591 deles fizeram o pré-cadastramento e aguardam autorização para trabalhar legalmente.

O decreto regulamentando a categoria foi assinado em 29 de outubro do ano passado e permite que trabalhem apenas os motoboys com alvará da Secretaria Municipal de Transporte. Para conseguir a licença, os profissionais têm de passar por um curso, morar na Capital e não ter passagem pela Polícia. A última exigência causou vários protestos da categoria. Os motoboys sem o alvará correm o risco de ter a moto apreendida pela Polícia.

Fonte: Diário Popular, 04/10/2000

Para a concessão do alvará que outorgava o direito de exercer a atividade, conforme rezava o decreto regulamentar nº 38.563, de 29 de outubro de 1999, os *motoboys* deveriam seguir certas determinações[108], entre elas possuir a Carteira

---

[107] A categoria aluguel do motofrete seria diferenciada pela placa vermelha,tal como já era usada por taxis, por exemplo.

[108] Art. 2º As motocicletas ou similares, em serviço no Município de São Paulo, somente poderão ser dirigidas por condutores devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores.
§ 1º Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer as seguintes exigências:
I – Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação – CNH, categoria A, expedida pela repartição competente da Capital há pelo menos 2 (dois) anos ou nela devidamente registrada;
II – Apresentar certidão do prontuário do condutor, expedida pela repartição competente;
III – Apresentar prova de residência no Município;
IV – Apresentar Certidão de Antecedentes Criminais da Comarca da Capital (Certidão de Distribuições Criminais e Certidões de Vara de Execuções Criminais);
VI – Apresentar prova de conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Secretaria Municipal de Transporte – SMT, há menos de 1 (um) ano;
VII – Recolher os preços públicos devidos.
Além do mais, sua motocicleta deveria apresentar as seguintes condições:
Art. 10º O veículo a ser utilizado nos serviços definidos neste decreto deverá ser previamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT e possuir as seguintes características:
I – Ser original de fábrica;
II – Ter, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação;
III – Possuir duplo retrovisor;
IV – Possuir cilindrada mínima de 95 cc;
VII – Possuir os equipamentos obrigatório definidos no Código de Trânsito Brasileiro – CBT;
VIII – Ser da categoria aluguel, espécie carga ou misto, mediante autorização da Secretaria Municipal de Transporte – SMT;
IX – Ser Aprovado em vistoria semestral pela Secretaria Municipal de Transporte – SMT.

Nacional de Habilitação (CNH), categoria A – por pelo menos dois anos; ter realizado um curso especial de treinamento e orientação e apresentar atestado de antecedentes criminais. Com relação a suas motos, elas deveriam ter no máximo 5 anos de fabricação; possuir cilindrada mínima de 95 cc; ser da categoria aluguel (placa vermelha) e ser aprovada em vistoria realizada semestralmente pelo órgão competente.

Porém, passados mais de dois anos desse decreto, conforme matéria do *Jornal Folha de São Paulo*[109], apenas 7% dos *motoboys* possuíam licença para atuar profissionalmente na cidade de São Paulo. De certa forma, esse fracasso inicial motivou e legitimou a ação da administração posterior, levada a cabo pela prefeita Marta Suplicy, que suspendeu os processos de regulamentação dos *motoboys* e a concessão de novos alvarás, por supostamente discordar das regras daquele decreto. Carlos Zarattini, à época Secretário Municipal de Transportes, chegou a afirmar que era contra a exigência do decreto que obrigava os *motoboys* a pilotar motocicletas com até cinco anos de uso (art.10º, II) e, também, contra a restrição àqueles que possuíam antecedentes criminais (art, 2º, IV), sobre este último tema, disse assim: "*Não podemos marginalizar uma pessoa que já cumpriu sua pena*"[110].

Desse modo, em 29 de outubro de 2001, o governo de Marta Suplicy edita o decreto nº 41.305, tendo o mesmo Carlos Zarattini à frente na pasta da Secretaria Municipal de Transportes. Entretanto, nota-se que tais mudanças anunciadas não se deram na sua totalidade. Se, por um lado, a exigência do tempo de fabricação foi alterada para 10 (dez) anos (artigo 10º, inciso II)[111], por outro, permaneceu o item referente a exigência de atestado de antecedentes criminais (artigo 8º, inciso III)[112].

Mais do que isso esse novo decreto passa a ser alvo de intensas críticas, basicamente, por restringir a atividade do *motoboy* à pessoa jurídica na forma de empresa privada:

> Art. 2º - *Somente a pessoa jurídica credenciada na Secretaria Municipal de Transportes terá autorização para explorar o serviço de* motofrete*, devendo, para tanto, contratar os serviços de condutores devidamente cadastrados*.

[109] www.folha.uol.com.br, 15/06/2001. Acessado em 15/12/2005.
[110] Idem.
[111] No decreto nº 41.305, 29 de outubro de 2001 - Art. 10, II - *ter no máximo 10 (dez) anos de fabricação*.
[112] No decreto nº 41.305, 29 de outubro de 2001 - Art. 8º, III – apresentar certidões de antecedentes criminais expedidas pelo Cartório Distribuidor Criminal e pela Vara das Execuções Criminais da Comarca da Capital, bem como pelo órgão federal competente.

Essas críticas e as intensas controvérsias podem ser corroboradas a partir da matéria do *Jornal da Tarde*, onde Lucas Pimentel da ABRAM, disse: "*O motoboy tem o direito de decidir se que ser autônomo ou não*" [113]. Em outra matéria do *Jornal da Tarde* [114], essa questão era melhor explicitada:

> *Pela nova lei, apenas pessoas jurídicas estão autorizadas a explorar o serviço. Isso significa que motoboys que trabalhavam para clientes pequenos (sic), como escritórios, e tinham o costume de negociar os termos do serviço diretamente com eles vão ter de mudar a forma de atuar*.

Ainda nesta matéria, o poder público justificava esta mudança como forma de facilitar a fiscalização dessa atividade profissional, nas palavras de Maria Fernanda de Moura e Souza, assessora jurídica da Secretaria de Transportes: "*Fica mais fácil controlar através das empresas. E as que não forem sérias vão ter que sair do mercado*"[115].

As novas regras para o trabalho dos motoboys

Fonte: Jornal da Tarde, 31/10/01

Motoqueiros rejeitam a nova lei

Representantes de associações de motoboys criticaram pontos do decreto que regulamenta a atividade. A questão mais polêmica, para eles é a que obriga os motoristas a procurar a intermediação de uma empresa para ter autorização para trabalhar.

"O motoboy tem o direito de decidir se quer ser autônomo ou não. Qual o interesse em se colocar um intermediário entre o motorista e os clientes? ", disse Lucas Pimentel, presidente Associação Brasileira de Motociclistas (Abram). Segundo ele, pelo menos 20% dos motoboys prestam serviços diretamente para clientes pequenos. "Acho que os motoboys deveriam receber um alvará individual para poder trabalhar como quisessem".

Pimentel acusa a Prefeitura de não ter consultado as lideranças da categoria para elaborar o decreto. "A regulamentação é importante, mas deve ser discutida e não feita de forma escondida como foi".

O presidente da Associação dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo, Emane Pastore, acredita que os motoboys têm "direito adquirido" de trabalhar como autônomos. "Concordo que os que começarem a trabalhar depois do decreto sigam as novas regras. Mas quem já trabalha tem que poder continuar como está".

Já Antônio José Bilhante, presidente do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo, promete entrar na Justiça caso a categoria tenha que pagar para realizar o curso exigido para que o motoboy receba autorização para atuar. Ele acredita que as aulas devem ser gratuitas e oferecidas pela própria Secretaria de Transportes.

"Na época do Pitta, se formou um cartel de empresas que cobravam caro por um curso. Não vou aceitar pagar um centavo. Tem que ser a custo zero", disse.

Brilhante classificou como "burocrático" o sistema que obriga as empresas a apresentar mensalmente uma lista dos motoboys contratados. "Vamos exigir participação na definição das portarias. Caso contrário, vamos à Justiça". (R.B.)

Fonte: Jornal da Tarde, 30/10/2001

Porém, as empresas de motofrete, que no decreto nº 41.305, passariam a ser consideradas alvos principais da regulamentação da atividade profissional dos

---

[113] *Motoqueiros Rejeitam a Nova Lei*. Jornal da Tarde, 30/10/2001.
[114] *As Novas Regras para o Trabalho dos Motoboys*. Jornal da Tarde, 31/10/2001.
[115] Idem.

motoboys, na prática, entretanto, nem foram fiscalizadas adequadamente, nem muito menos foram autuadas aquelas que operavam de maneira irregular.

Na verdade ocorreu um recuo tático da Prefeitura de São Paulo por não levar em consideração as condições objetivas e a natureza da atividade dos *motoboys*. Assim, fundamentado em experiências fracassadas, em 2002, Jilmar Tatto assumiu a Secretaria Municipal de Transportes com importantes missões, entre elas, regulamentar a atividade dos *motoboys*. As pressões sociais aumentavam em torno dessa questão, a ponto de uma matéria do *Jornal da Tarde,* em outubro de 2003, relatar que os *motoboys* eram a segunda principal causa de irritação dos motoristas no trânsito de São Paulo[116]. Doravante, não tardou e um novo texto foi preparado ainda na gestão da Prefeita Marta Suplicy de modo a corrigir algumas incongruências do anterior. Assim, o decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003, estabeleceu que:

> Art. 2º. *O serviço poderá ser prestado por condutor autônomo ou por pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, associação ou cooperativa, que explore esse serviço por meio de frota própria ou não, mediante prévia autorização e licença, nas condições estabelecidas neste decreto e em demais atos normativos.*

Esse novo decreto regulamentar serviu como pretexto para justificar a inexpressiva regulamentação dos *motoboys* através do decreto de 2001. Tanto que em uma matéria jornalística o senhor Josias Lech, diretor do DTP à época, assim relata: "*a novidade desse projeto é que os motoboys poderão se cadastrar como autônomos, o que não acontecia antes*"[117]. Na seqüência ele explica:

> *Uma das razões das outras duas tentativas não terem dado certo é que antes apenas as empresas de 'delivery' podiam cadastrar seus funcionários. Agora eles (motoboys) podem ser cadastrados como autônomos. Além disso o cadastro pode ser feito por empresas e cooperativas*.

Porém, se, de um lado, o senhor Lesch acertava em apontar como equívoco do decreto de 2001, a obrigatoriedade do cadastramento dos *motoboys* vinculados a empresas, por outro, esquecia-se de dizer que no decreto de 1999 já se previa a

---

[116] Com o título "*Trânsito e motoboys, eis o que irrita os paulistanos*", o Jornal da Tarde de 27 de outubro de 2003, divulga uma pesquisa da *Toledo e associados,* que verificou o que mais irritava o motorista de São Paulo era, respectivamente, lentidão do trânsito (53%), *motoboys* (19%) e faróis demorados (14%). Apesar da matéria não citar quem foram os entrevistados, ao que parece foram os motoristas de automóveis, o que não traduz na sua totalidade aqueles que usufruem do trânsito cotidiano de São Paulo.

[117] http://www.folha.com.br/folha/cotidiano/ult95u85896.shtml. Acessado em 02/08/05.

figura do autônomo como um operador deste serviço[118]. Como diria Tomasi di Lampedusa em seu famoso livro *Leopardo*: "*Se queremos que tudo fique como está, é preciso que tudo mude para que tudo fique como está".*

É bem verdade que este novo texto regulamentar previa como novidade as cooperativas e associações como pessoas jurídicas aptas a operarem este serviço. Mas seria um ledo engano entender que tais alterações pudessem realmente sedimentar os interesses dos agentes envolvidos neste processo regulamentar. No fundo, o decreto de 2003 se tornaria um processo oneroso e fora de contexto para um batalhão de *motoboys* que não iriam se enquadrar nas exigências da regulamentação, como forma de obter o Condumoto[119] e a Licença Motofrete[120].

Para o *motoboy* se regulamentar conforme o decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003, o valor cobrado – incluindo o curso obrigatório – era em média cerca de R$ 170[121]. No jornal *Folha de São Paulo*, os *motoboys* argumentavam sobre a inviabilidade dos custos:

> *os motoqueiros argumentam que estão gastando uma média de R$ 280 para obter toda a documentação necessária para a profissão, somados os valores do cadastro, dos cursos e da documentação da moto na Prefeitura de São Paulo. O cálculo não inclui o custo do baú exigido – que varia de R$ 55 a R$ 70*[122].

A principal crítica dos *motoboys* em relação ao processo de regulamentação girava em torno dos custos que deveriam arcar. Assim explicita a fala do *motoboy* Carlos, 26 anos, ao ser questionado sobre o assunto:

---

[118] O decreto nº 38.563 de 29 de outubro de 1999 – Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas ou similares, denominado motofrete. Art. 1º O serviço de transporte de cargas, previsto na Lei n. 7.329, de 11 de julho de 1969, poderá ser prestado por condutor autônomo, devidamente habilitado, ou por pessoa jurídica que explore esse serviço através de frota própria ou não, mediante a utilização de motocicletas ou similares.

[119] Conforme citamos, o condumoto é um documento concedido ao condutor que cumpre (ele e sua motocicleta) uma série de exigências estabelecidas e tem um prazo de validade de 5 (cinco) anos (art. 9º), assim definido pelo decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003, no (Art. 7º) "Para operar o serviço de motofrete, os condutores deverão estar inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Motofrete. Parágrafo único. Na operação do serviço, os condutores deverão portar o respectivo Cartão de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Motofrete - CONDUMOTO e a Licença de Motofrete, com o prazo de validade vigente".

[120] Decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003, assim denomina a Licença Motofrete: "Art. 12. A Licença de Motofrete é o documento pessoal e intransferível pelo qual é autorizada a utilização de motocicleta para a prestação do serviço a que se refere este decreto".

[121] Esse valor incluía as taxas para expedição do condumoto e da licença motofrete, apresentar o prontuário expedido pelo DETRAN, o curso especial de treinamento e orientação com 20 horas/aula. Além do mais, as motos precisam passar por uma vistoria e contar com um baú conforme as especificações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). http://www6.prefeitura.sp.gov.br/portal/acidade/notícias. Acessado em 11/08/2005.

[122] *Motoboy sem cadastro já é multado em SP*. Jornal Folha de São Paulo, 30/07/04.

> *eu acho que ia ser legal, mas eles tinham assim que dar mais prazo, cadastro parcelado; eles pensam que os motoboys estão ganhando bem, mas motoboy não ta ganhando não; vou dar um exemplo: um motoboy que trabalha no contrato, ganha R$800, de três em três meses tem que trocar o pneu da moto – depende da moto o pneu é R$100 – tem que trocar a relação, a relação é do mesmo preço que o pneu, tem a gasolina que é do bolso do motoqueiro, acho que eles tinha que cobrar da firma, para as firmas dar melhor estabilidade pros motoboys*.

De maneira geral, os *motoboys* argumentam que a regulamentação da sua atividade profissional aparece como forma do governo aumentar sua arrecadação sobre a categoria. Nilton expõe seu pensamento: *"Na verdade eles querem arrecadar dinheiro em cima de uma classe que eles sabem que é grande. Sabendo que essa lei vai arrecadar um dinheiro, e é uma coisa cara que você praticamente nem vai usar"*. O *motoboy*, Natércio, 41 anos, ao falar sobre a regulamentação, afirma: *"ela tem muitas falhas, só foi feita pra tirar dinheiro dos motoqueiros"*.

Outro ponto polêmico que invariavelmente chama a atenção do decreto de 2003, mesmo que não seja uma novidade em relação aos decretos anteriores – refere-se a obrigatoriedade de realização do curso especial de treinamento e orientação. Sobre o tema, Lúcia, educadora da CET, expôs o seguinte:

> *a gente tinha o curso de pilotagem, que é um curso de aperfeiçoamento de motociclistas, onde a gente trabalha muito a questão da segurança do motociclista independente da atividade profissional dele. Esse é um curso que tem há muitos anos. Agora em 1999, teve o primeiro decreto regulamentando a profissão dos motoboys que passaram a se chamar* motofrete*. Não deu muito certo, nem teve uma cobrança muito grande. Em 2001, esse decreto foi reeditado em 2003 novamente. O que a gente percebe é que a prefeitura vem tentando regulamentar a profissão dos motoboys. E a regulamentação do* motofrete *é muito importante pro motoboy sair da clandestinidade, da marginalidade. Por que ele é visto na rua como um marginal, as pessoas têm medo dos motoboys, às vezes, sentem uma certa ameaça. A gente sabe que isso é uma minoria. É uma minoria que acaba passando essa imagem.*

Fala também sobre as resistências dos *motoboys* em realizar o curso:

> *mas há uma resistência muito grande por parte dos meninos. Eles acham que isso é só porque têm uma série de documentos pra tirar: certidões negativas, documentos de isenções, terem que fazer o curso – quem tem menos de 2 anos de habilitação tem que fazer dois cursos, um prático e teórico, e quem tem mais de 2 anos é só o teórico. Então, pra eles, vir fazer o curso é perda de tempo, pagar o curso, a prefeitura está querendo tirar dinheiro deles.*

No entanto, ela justifica a necessidade de se fazer o curso:

> *No caso dos motoboys, o curso é reflexão pela segurança e pela cidadania, ele não vai aprender que tem que parar no vermelho. Mas eu puxo a reflexão em sala de aula porque é importante parar no vermelho, porque é o momento do outro passar, não é o momento dele. Na hora que for o momento dele, ele não vai querer ser desrespeitado [...] então quando eu estou falando de respeito de trânsito não estou falando de respeito a uma lâmpada vermelha, estou falando em respeito ao outro.*

Apesar da intenção louvável da Lúcia, educadora de trânsito da CET, a regulamentação, contraditoriamente, empurra os *motoboys* à clandestinidade, à *marginalidade*, já que o poder público determina quais podem ou não operar dentro da legalidade nesta atividade profissional. Sobre o assunto o *motoboy*, Irlei, 38 anos, fala:

> *eu sei que tem muita pessoa com o nome sujo e que errou; vai arrumar um emprego registrado e ninguém pega. Ele arruma uma moto pra trabalhar e ganhar o pão dele qualquer lugar ele arruma o serviço. No caso ela (Marta Suplicy) ia padronizar o negócio e ia ferrar todo mundo, até quem tá querendo voltar aí pro dia a dia ia ter que parar, né, procurar outra coisa pra fazer.*

Mas outro *motoboy,* Donizete, pensa diferente:

> *Todo mundo tem meio cisma com a gente, ah motoboy é uma desgraça, é um mal do trânsito, e eu até concordo em partes, tem muito cara meio loucão que não respeita, quebra retrovisor que não é do meu feitio fazer isso, eu não gosto, pessoal acha um louco pior e joga o carro em cima. Acho que vai ter agora essa nova lei de regulamentação, se realmente conseguirem fazer isso vai ser bom, vai tirar muita coisa ruim da rua; tem muita gente que trabalha sem habilitação, com moto com documento vencido ou roubada, monte de coisa errada aí, acho que tem que fazer mesmo. E sobre a rua a gente tem que ficar esperto, todo motorista de ônibus, de táxi olha pra gente já torto.*

Questionei sobre sua opinião sobre a melhor forma de realizar a regulamentação, respondeu-me:

> *pra começar deveria ser de graça. Pra falar a verdade, ele (aponta o colega ao lado) já fez duas vezes (Pitta e Marta), e até agora não virou nada, está na mesma bagunça, perdeu dinheiro e tempo e não adiantou, tem que ser um negócio certo. Tem que dar condições ao motoqueiro pra aquilo que eles estão pedindo. Pessoal pensa que motoqueiro ganha bem, não ganha bem, ganha bem mais tem muito gasto, é óleo e aquilo e isso, combustível é do motoboy, óleo é do motoboy, pneu, é tudo, tudo [...] eu acho que deveria ser igual táxi,*

> *eles deveriam dar isenção de ICMS pra os motoboys pro cara que tivesse o curso tudo certinho, as motos tinham que ser da mesma cor para evitar roubo*.

No fundo, o poder público na ânsia de varrer os *motoboys* das ruas e avenidas de São Paulo como seres indesejáveis, insiste em tratar essa questão estritamente pelo viés jurídico, quando no fundo o universo *motoboy* na informalidade, irregularidade e ilegalidade é, antes de tudo, uma questão social. Não por acaso, o poder público afirmava que o decreto deveria ser seguido por todos eles, pois a fiscalização seria mais rígida a partir do dia 8 de abril de 2004.

Não tardou para as partes se manifestarem. As exigências do texto regulamentar passaram a mobilizar os mais diferentes matizes, interesses e necessidades em torno da questão, no que se refere a forma de imposição, seja como forma de evitá-la ou adiá-la. José Geraldo da Silva, do Grupo de Apoio aos Motociclistas Profissionais de São Paulo afirmava na ocasião que os *motoboys* não tiveram tempo suficiente para se adequar às determinações: ”*Não somos contra a regulamentação. Mas queremos discutir melhor as regras*”[123].

É desse modo que de principais alvos do processo de regulamentação – já que normatizar os *motoboys* é gerir o problema que circula, aquele gerador de conflitos e desestabilizador do trânsito – tornam-se alvos dos políticos em busca de votos para a eleição municipal em 2004. Os *motoboys* se postavam, mesmo ainda sob uma organização cadente, como uma verdadeira *jazida de votos* aos então postulantes ao executivo do município de São Paulo, segundo várias matérias jornalísticas que apontavam este viés. E, em uma delas, com a seguinte chamativa “*Contra Marta, ‘exército’ de 200 mil motoboys vira alvo de Maluf e Serra*”, a jornalista Cátia Seabra da Folha de São Paulo[124] escreveu assim sobre o tema:

> *Com a distribuição de camisetas e a promessa da extinção de taxa para regularização da categoria, o candidato do PP à Prefeitura de São Paulo, Paulo Maluf, dá a largada a uma corrida pela conquista de um exército estimado em até 200 mil eleitores: o dos motoboys [...] Mas, nessa disputa, o tucano José Serra não fica atrás. Ainda nesta semana, Serra deverá receber a manifestação de apoio de dois grupos até mais representativos: o Sindmmoto (Sindicato de Trabalhadores Motociclistas do Município de São Paulo) e a Abram (Associação Brasileira de Motociclistas)*.

---

[123] *Motoboys Protestam Contra Novas Regras*. Jornal Folha de São Paulo, 30/03/2004.
[124] Cátia SEABRA. *Contra Marta, ‘exército’ de 200 mil motoboys vira alvo de Maluf e Serra.* Folha de São Paulo, 8/8/2004

Nesta disputa, obviamente, não vem ao caso definir o peso político desses trabalhadores, entretanto, é muito sugestivo o fato de que a prefeita Marta, atrás nas pesquisas de opinião à reeleição na cidade de São Paulo, teria vindo a público há 20 dias do segundo turno e declarado que acabaria com a *taxa dos motoboys*[125], chegando a empunhar um capacete de um *motoboy* e a erguê-lo como troféu. Do outro lado da disputa, José Serra, tentando novamente ascender-se no cenário nacional a partir da principal cidade da América Latina – depois da derrota pela disputa presidencial, em 2002, para Luís Inácio Lula da Silva –, dizia que a proposta de sua adversária não passava de um truque eleitoral: "*Eu tenho defendido isso há meses. Agora ela (Marta) está fazendo um truque eleitoral, para poder fazer algum agrado aos motoboys que foram tão maltratados pela prefeitura*"[126].

Atrás nas pesquisas, Marta derruba a taxa de motoboys

▸ Projeto de lei irá para Câmara até sexta-feira. Proposta, uma bandeira de Maluf, foi apresentada em reduto do PP. Para Serra, é um "truque eleitoral"

ELEIÇÃO NA CIDADE
VOTO

memória

Motofrete foi criado em 2003

▸ O Decreto 44.220, de 4/12/2003, estabelece a obrigatoriedade e as condições para o cadastramento dos operadores de motofrete. Em 8 de abril foi iniciada a fiscalização. Os veículos

Fonte: Diário de São Paulo, 12/10/04

CRÍTICAS

Para Serra, fim de taxa é um 'truque eleitoral'

José Serra (PSDB) afirmou ontem que a prefeita Marta Suplicy (PT) faz "truques eleitorais" para "ganhar alguns votos" ao anunciar o fim das taxas para motoboys. O candidato ainda defendeu a paternidade da proposta. "Eu tenho defendido isso há meses. Agora ela [Marta] está fazendo isso por truque eleitoral, para poder fazer algum agrado aos motoboys que foram tão maltratados pela prefeitura." Mesmo assim, Serra defendeu a proposta: "Eu sou a favor da medida, embora ela esteja tomando única e exclusivamente para ganhar alguns votos". O partido ainda não se reuniu para discutir a questão, mas um integrante da coordenação de campanha defendeu que o assunto seja explorado publicamente. A idéia do tucano é mostrar que a proposta foi defendida inicialmente por Serra, e até mesmo por Paulo Maluf (PP), e que agora foi encampada pela prefeita. Além do fim das taxas de motoboys, outro assunto que deve ser explorado na campanha será a liberação dos passa-rápidos para taxistas às vésperas do 1º turno. (FSP)

O tucano Serra em visita ontem à feira odontológica

Fonte: Agora São Paulo, 12/10/2004

Passado o pleito eleitoral, José Serra é eleito e empossado Prefeito de São Paulo e tão logo muda seu discurso. Não cumpre as promessas feitas aos *motoboys*, entre outras, a de acabar com as taxas para regulamentar essa atividade.

---

[125] Marcel FROTA. *Atrás nas pesquisas, Marta derruba a taxa de motoboys*. Jornal Diário de São Paulo, 12/10/2004.

[126] *Para Serra, fim de taxa é um truque*. Jornal Agora São Paulo, 12/10/2004.

Em agosto de 2005, extraímos uma matéria do *Jornal Folha de São Paulo*[127] que noticiava a assinatura do Decreto nº 46.198, de agosto de 2005, por parte do Prefeito Serra, em que anunciava a redução das taxas para regulamentar a atividade dos *motoboys*:

> *A medida reduz a taxa de cadastramento dos motociclistas, feita a cada três anos, de R$ 49,97 para R$ 10. O valor da taxa para inscrição do condutor também foi reduzida, de R$ 44,97 para R$ 10. No ano passado, o então prefeiturável (sic) Serra criticou a gestão Marta Suplicy (PT), que prometeu, em outubro, acabar com a 'taxa do motoboy'. Na época, o tucano disse que a proposta da petista era um 'truque eleitoral, para ganhar votos'[...] Ontem, o prefeito afirmou que estava 'cumprindo uma promessa de campanha' e que a administração passada desestimulava os motoboys a se adequar*.

Contudo, o que ocorreu foi a diminuição relativa dos custos de regulamentação da atividade dos *motoboys* para cerca de R$ 100[128] – incluindo o curso obrigatório. Contudo, levando em consideração uma série de novas exigências, tais como aquelas determinadas pela portaria nº 090/05 de 20 de outubro de 2005, que estabeleceu normas complementares para o serviço de motofrete e obrigava os *motoboys* a comprar o chamado *Kit* de segurança, que inclui: antena (para evitar ferimentos provocados por linhas de pipas com cerol); mata-cachorro (equipamento de proteção dos membros inferiores, instalados nas laterais dianteiras das motocicletas); capacete com identificação (nome, tipo sangüíneo do condutor e faixas reflexivas); bota; colete especial (com faixas reflexivas) e baú (para o transporte de cargas), totalizou-se um custo aproximado de R$ 290. (Anexo 1)

Diante do exposto, Frederico Bussinger, à frente da Secretaria Municipal de Transporte na gestão do Prefeito José Serra, teria uma missão bem improvável de ser cumprida. Tanto que em outubro de 2005, no *jornal Diário do Comércio*[129], publica uma matéria com o seguinte título "*Para motoboy, nova regra é letra morta*".

Fato é que este decreto traz poucas mudanças à baila no tocante a regulamentação dos *motoboys*. Um delas refere-se às exigências de espaços mínimos para as empresas do setor, assim descritas no texto da lei (art. 4º, VIII):

---

[127] Renata BAPTISTA. *Decreto de Serra reduz taxa para os motoboys*. Jornal Folha de São Paulo, 12/08/05.
[128] http://www6.prefeitura.sp.gov.br/portal/acidade/notícias. Acessado em 11/08/2005.
[129] Davi FRANZON. *Para motoboy, nova regra é letra morta*. Diário do Comércio, 26/10/2005.

comprovar a disponibilidade de imóvel, com área mínima a ser definida em portaria da Secretaria Municipal de Transportes, destinado ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço.

Ficando assim estabelecida na portaria nº 090/05-SMT.GAB (art.6º):

> *As dependências das pessoas jurídicas mencionadas nos artigos 1º e 2º desta Portaria deverão contar com instalações mínimas de 30m^2, para comportar áreas administrativas, sanitários, local de aguardo de ordens de serviços (expedição) e de estacionamento para no, mínimo, 25% da frota, considerando-se, neste caso, 4 m^2 por motocicleta.*

É bem verdade que um espaço com condições mínimas e dignas de trabalho nas empresas de *motoboys* é umas das maiores reclamações que observamos entre os *motoboys*. Porém, no que concerne ao processo de regulamentação do setor *ipsis litteris* nada foi alterado em relação às tentativas anteriores.

Uma matéria publicada no Jornal da Tarde chamava a atenção a partir do seguinte título: "*Fiscalizar motoboys será quase impossível*"[130]. Nela mostrou-se a ineficiência do DTP que dispunha somente de 100 agentes de fiscalização (não apenas para os *motoboys*, mas para os táxis, peruas escolares ou de lotação, etc.), além do mais, este órgão não tem poder policial para exigir a parada dos *motoboys*.

Prefeitura só pode fiscalizar motoboys parados

ÓRGÃO FISCALIZADOR DISPÕE DE APENAS DE CEM FISCAIS E NÃO TEM PODER PARA ABORDAR MOTOQUEIROS EM TRÂNSITO, MAS PREVÊ BLITZE JUNTO COM A POLÍCIA

Fonte: Agora S. Paulo, 20/12/2005

Serra durante apresentação de equipamentos de motocicletas

Fiscalizar motoboys será quase impossível

GIOVANNA BALOGH

Fonte: Jornal da Tarde, 20/10/05

---

[130] Giovanna BALOGH. *Fiscalizar Motoboys será quase impossível*. Jornal da Tarde, 20 de outubro de 2005

Apesar disso, o discurso do poder público afirmava que as regras passariam a valer a partir do dia 30 de novembro de 2005. Porém, de fato mais uma vez o texto regulamentar não foi cumprido. Segundo matéria do *Jornal Diário de São Paulo*[131], nesse período muitos *motoboys* justificavam a falta de regulamentação por receio de ameaças de agressões físicas por parte de seus próprios companheiros de trabalho, caso as cumprissem. Outros, de acordo com o *Jornal O Estado de São Paulo*[132], realizaram protestos alegando a impossibilidade de se adequarem às regras. Um dos organizadores do protesto, José Willian, dizia: "*as medidas têm um único objetivo, o de arrecadar mais, porque os motoboys movimentam muito dinheiro*". Na mesma matéria, outro *motoboy* falava: "*A prestação da minha moto venceu ontem. Não sei se pago ou compro o que a Prefeitura exige [...] Tenho três filhos e se perco a moto, como vou viver?*".

Motoboys deixam de cumprir regras por medo de agressão

▸ Prefeitura começa a fiscalizar uso de equipamentos obrigatórios e autorização para serviço de motofrete. Prazo de regularização terminou ontem para 25%

Mais de mil empresas irregulares

Fonte: Diário de S. Paulo, 1/12/05

C4 CIDADES/METRÓPOLE

Blitz: 130 firmas se cadastraram

Com a operação de ontem, empresas de motoboys em número recorde procuraram a Prefeitura para regularizar a situação

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 02/12/05.

Daí em diante, o governo de José Serra muda o discurso e passa a fazer uma série de concessões com vistas a atrair um número maior de *motoboys* para a

[131] Regina TERRAZ. *Motoboys deixam de cumprir regras por medo de agressão*. Diário de S. Paulo, 1/12/05
[132] *Blitz: 130 firmas se cadastraram*. Jornal O Estado de São Paulo, 02/12/05.

regularização. Assim, a Portaria nº 008/06-SMT.GAB[133] suspende temporariamente algumas exigências aos *motoboys* e faz algumas alterações, a saber: a exigência de no ato do cadastramento (ou da renovação) a apresentação da pontuação relativa à sua CNH; poderiam optar pela apresentação de Certidões Negativas de Distribuição Criminal, ou pelo Atestado de Antecedentes; seria concedido um prazo de seis meses para trocarem a placa comum (cinza) para a de aluguel (vermelha) e, neste prazo, também foi aceita a co-propriedade da moto, que poderia ser adquirida no Detran.

Mas mesmo assim o que se leu nas manchetes dos jornais dos meses seguintes à divulgação da Portaria nº 008/06, foi: "*Motoboys descumprem as regras da prefeitura*"[134], ou no editorial do Jornal Agora São Paulo "*Motos desgovernadas*"[135], no Jornal da Tarde "*Fiscalização de motoboys: marcha lenta*"[136], no Jornal O Estado de São Paulo "*Fiscalização de motoboy fica no papel*"[137].

No fundo em 2006, o prefeito José Serra estava mesmo preocupado em alçar sua candidatura ao governo do Estado de São Paulo. Não demorou muito para Serra renunciar a Prefeitura e, em 31 de março de 2006, passou a administração da cidade de São Paulo a seu vice, Gilberto Kassab, cuja gestão esteve longe de avanços mínimos no que tange a regulamentação da atividade profissional dos *motoboys*. Consciente da inépcia operante em fiscalizar e enquadrar a maior parte

---

133 Portaria n.º 008/06-SMT.GAB, de 16 de Janeiro de 2006.
Art. 1º - Fica suspensa a exigibilidade aos condutores que exploram o serviço de motofrete, no ato do cadastro ou atualização de seus respectivos Termos de Credenciamento, a apresentação de extrato de pontuação emitida pelo DETRAN. Art. 2º - No ato do cadastro ou distribuição, os condutores poderão optar pela entrega de Certidões Negativas de Distribuição Criminal, expedidas pelo Poder Judiciário, ou Atestados de Antecedentes, expedido pela Polícia Judiciária.
Art. 3º - A expedição da segunda via do Cartão de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO far-se-á mediante a apresentação de registro policial presencial ou eletrônico, de furto, roubo ou extravio, bem como aqueles que tenham sido danificados, mediante o recolhimento de taxa mínima de serviços públicos fixada pelo Decreto nº 46.878/05 para esse fim.
Art. 4º – Fica suspensa, em relação aos veículos da modalidade de motofrete, pelo prazo de 06 (seis) meses a contar da publicação da presente, a exigibilidade da mudança de placas da categoria particular para aluguel, na inspeção veicular em regular vistoria, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP - ou por Organismo de Inspeção Acreditado - OIA - credenciado.
Art. 5º – Para emissão da licença das motocicletas a serem utilizadas no serviço de motofrete, será aceito, por idêntico prazo de 06 (seis) meses a contar da publicação da presente, a co-propriedade ou composse do veículo, demonstrada através de instrumento público expedido pelo DETRAN ou documento particular conforme instrução a ser editada pelo Departamento de Transportes Públicos -- DTP.
Art. 6º - Quando da renovação do Cartão de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores -- CONDUMOTO -- após o prazo de vencimento, será exigido o pagamento de multa única, não cumulável, do condutor.
Art. 7º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
134 Giovanna BALOGH. *Motoboys descumprem as regras da prefeitura*. Agora São Paulo, 20 de fevereiro de 2006.
135 *Motos desgovernadas*. Agora São Paulo, 21 de fevereiro de 2006.
136 Mauro MUG. *Fiscalização de motoboys: marcha lenta*. Jornal da Tarde, 4 de março de 2006.
137 Mauro MUG. *Fiscalização de motoboy fica no papel*. O Estado de S. Paulo, 4 de março de 2006.

dos *motoboys* e empresas do setor considerados irregulares[138], o poder público paulatinamente passa a buscar algumas alternativas, visando de certo modo dividir o ônus do problema com a sociedade em geral, assim foi criado o *Selo Trânsito Seguro*[139]:

> *O selo trânsito seguro será concedido a empresas e profissionais de* motofrete *que cumprirem as exigências de segurança. Um motoqueiro morre por dia em São Paulo. As empresas que cumprirem as exigências terão direito de usar uma logomarca com o símbolo do projeto, durante um ano. Não é obrigatório adquirir o certificado. 'O caráter é apenas pedagógico', disse o prefeito Gilberto Kassab'* [140]*.*

TRÂNSITO

Capital lança selo de qualidade a motofrete

SÃO PAULO
Entre as 2,5 mil empresas de motofrete que prestam o serviço na capital paulista, apenas 300 são regularizadas. Com o objetivo de estimular aquelas que estão na informalidade a respeitarem as leis municipais de trânsito, a Prefeitura de São Paulo lançou ontem, o "Selo Trânsito Seguro".

→ SELEÇÃO
«Talvez o selo de qualidade faça uma separação das empresas sérias e comprometidas com esses profissionais»
FERNANDO SOUZA
PRES. SETORISTA DO SETCESP

Formalidade
O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Setcesp), acredita que a iniciativa trará mais segurança aos motoboys. Em entrevista a uma rádio ontem, o presidente do setor de motofrete da entidade, Fernando Souza, afirmou que o mercado vai privilegiar as empresas certificadas.

"No nosso setor, 80% trabalham na informalidade e na irregularidade. E o próprio tomador de serviço não sabe verificar quais são as empresas idôneas do mercado. Talvez o selo de qualidade faça uma separação das empresas sérias e comprometidas socialmente com esses profissionais", constatou o sindicalista.

Souza acredita que, em breve, todas as empresas que não garantirem o selo de qualidade ficarão marginalizadas.

O "Selo Trânsito Seguro" será concedido a empresas e profissionais do serviço de motofrete cumpridores das medidas de segurança do trânsito em São Paulo. A medida faz parte de um conjunto de ações adotadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para melhorar as condições de segurança no trânsito e estimular atitudes corretas dos condutores.

AGÊNCIA ESTADO

Fonte: Jornal DCI, 30/11/2006

TRÂNSITO

Selo da CET para domar motociclistas

Diariamente, um motoqueiro morre na cidade e frota sobre duas rodas não pára de crescer

MAIS DE 4 MORTES POR DIA EM ACIDENTES

1.505

481 mil

MAIS SEIS RADARES MÓVEIS EM OPERAÇÃO

Fonte: Jornal Destak, 30/11/2006

Selo da CET encarece serviço de motofrete

Para empresa certificada, mais segurança no trânsito compensa investimento se todo setor se dispuser a buscar a qualificação

LIUCA YONAHA

Seis empresas de motofrete e com frotas de motocicleta na capital são as primeiras a receber o selo Trânsito Seguro, após passarem por avaliação da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Elas adotam práticas consideradas eficazes para reduzir o risco de acidentes, como convênios para revisão mecânica das motos e treinamento específico para motociclistas.

Manter essas medidas, entretanto, encarece o preço final do serviço de motofrete. Por isso, Ronaldo Mori, proprietário da certificada SPS, afirma que o selo vai ajudar a diminuir os acidentes com motoboys se todas as empresas se dispuserem a buscar a certificação. Nesse contexto, cabe também aos clientes exigir o cumprimento das normas. "Se a empresas contratantes não contratarem as certificadas, isso não vai resolver nada. E para obter essa certificação, o custo vai ficar mais alto para todos", declara. Ele diz que nem mesmo em licitações públicas os itens referentes à segurança dos trabalhadores são levados em conta. "E há muitas empresas grandes que não se atêm a isso."

Para o presidente do Sindimoto – um dos sindicatos da categoria –, Aldemir Martins, o selo da CET não vai reduzir as estatísticas que apontam 1 motociclista morto e 25 feridos por dia nas ruas da capital. "Vai haver uma concorrência desleal entre as empresas grandes e pequenas. Somente as de grande porte vão conseguir esse selo", afirma. Ele considera que esse tipo de avaliação deveria ser feito pela Delegacia Regional do Trabalho (DRT). "A CET está extrapolando", afirma.

Fonte: Jornal Destak, 11/04/07

---

138 "Apenas 10% dos cerca de 200 mil *motoboys* da capital se adequaram às novas regras do serviço de motofrete [...] Das 2.500 em atividade na capital, só 500 estão regularizadas". Jornal O Estado de S. Paulo, 1 de dezembro de 2006.

139 "*O Selo é uma logomarca oficial concedida pela CET que visa incentivar práticas de segurança no cotidiano das empresas que lidam com motociclistas profissionais, prestando serviços de* motofrete *ou administrando a frota de motociclistas na realização de sua atividade econômica no município de São Paulo*". http://www.cetsp.com.br. Acessado em 20/07/2009.

140 *Um selo para certificar motoboys.* Jornal da Tarde, 30 de novembro de 2006

O selo trânsito seguro aparece como uma espécie de selo de qualidade conferido pela CET às empresas que cumprem determinadas metas (como adotar práticas preventivas de acidentes com motocicletas, oferecer seguro de vida, convênio de saúde, convênios para revisão mecânica das motos, auxílio extra por afastamento em caso de acidentes, treinamento específico para motociclistas, entre outros requisitos). De acordo com Heloísa Martins da CET:

> *nós sempre quisemos nos afastar da questão da regularidade do vinculo contratual com o trabalhador, o que a gente exige é que a empresa tenha uma prática de exigência do uso dos equipamentos de proteção individual, que a empresa verifique o estado de conservação da motocicleta, que a empresa tenha um vínculo empregatício – ser autônomo é ter um vínculo empregatício, né ! Que a empresa forneça ou estimule os empregados a freqüentarem cursos de formação, aí a empresa ganha uma pontuação. No ano passado (2007), 50% das empresas que ganharam o selo trânsito seguro cumpriam a nota mínima, nota 5.*

Desde o início do programa em dezembro de 2006 até o final de 2007, cerca de 41 empresas de *motoboys* foram contempladas, pela ordem, na tabela abaixo[141]:

2. **Quadro**

Data	**Empresas Certificadas**
9 de abril de 2007	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Danlex Transportes Ltda, Serviço de Motos Expresso - SPS Ltda, RAE Express Serviços Rápidos Ltda, Millex Transporte Ltda e New Executive Express Serviços de Moto Frete Ltda.
19 de junho de 2007	Disk Entrega e Logística Ltda, Millenium Express Transportes Ltda, GT Express Ltda, Fast Courrier, Disk Motofrete Ltda, Urbana Serviços de Entregas Rápidas Ltda, Titan Serviços de Moto Ltda, BME - Berrini *Motoboy* Express *Motoboy* Ltda, GDJ Comércio de Transportes Especiais Ltda, GDEX Transportes Especiais Ltda.
21 de Agosto de 2007	Solegal Express Ltda, RRJ Localrent Locação de Veículos, Transporte e Equipamentos Ltda, Trans Tour Enviar e Receber Ltda, Transportadora Mundial Ltda, LGM Transportes Especiais Ltda, E-Service Delivery Ltda.
31 de outubro de 2007	Coopermund, Dmarc Express Ltda, Febex Serviços de Entregas de Documentos Ltda, Friends Express Serviços Ltda, GK Transportes Urgentes Ltda, Gonçalves Express Ltda, M.A.C Express Ltda, Mapa Moto Express, Spark Express Entregas de Malotes, Velocity Net Serviços de Mensageiros.
5 de dezembro de 2007	Paratodos Entregas Rápidas Ltda, Mundial Express Entregas Rápidas Ltda, Carga Leve Transportes Lig Moto Ltda, Help Express Serviços Ltda, Hikari Express Transportes de Encomendas Ltda, Hikari Moto Express Transportes Urgentes Ltda, Disk Boys Entrega de Documentos Ltda, KLC Transportes Locação e Comércio Ltda e Master Boys Comércio e Transportes Especiais Ltda.

[141] http://www6.prefeitura.sp.gov.br/noticias/sec/transportes/2008/01/0035. Acessado em 23/07/09

Uma das primeiras empresas a obter esta certificação da CET, a *New Executive*, na figura de seu proprietário José dos Santos, concedeu-nos uma entrevista e falou assim sobre o assunto:

> *o selo trânsito seguro está no segundo ano (2008), mas no primeiro ano as exigências básicas eram avaliações dos motociclistas e das motocicletas. Em 2007, era um acompanhamento das motocicletas, porque se entende que as motocicletas eram dos motociclistas, o selo trânsito seguro é focado nos acidentes, então a nossa obrigação de empresa era olhar para a motocicleta do motociclista e dizer se estava com o pneu careca, se o freio estava funcionando, se estava tudo bem na parte elétrica. Isso foi no ano passado. Em 2008, foi focado em curso de treinamento de pilotagem defensiva, educação de trânsito. Olhar para moto, manutenção e parte preventiva da moto e educação do motociclista*.

Outro empresário do setor, Ronaldo Brito, da BME, contou-nos como se iniciou esse processo:

> *O selo trânsito seguro, juntamente com a SETCESP (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo), saímos ao mercado e fomos até o instituto Ethos, e fomos pedir para ele a validação de um selo para empresas sérias do mercado (de* motofrete*). Aí fomos pra lá, fomos pra cá e a resposta do instituto Ethos é que eles não poderiam dar esta certificação. E como nossa porta com a CET, Roberto Scaringela e equipe, tinha um fórum na própria CET falamos sobre um selo que validasse o setor [...] aí ficou aquela sementinha plantada. Depois de alguns meses fomos procurados pela Nancy, dizendo que o projeto havia sido aprovado dentro da CET, o 'Selo Trânsito Seguro'. Veio, nós aprovamos, começamos lá com seis empresas, depois vieram mais 15, hoje tem 42 empresas no Trânsito seguro. Só que virou moeda, e na primeira formatação exigimos registro, senão, não ia adiantar nada. Envolvemos o instituto Ethos, fizemos um trabalho muito grande na Fecomércio, fizemos um CD, compromisso público e foi muito legal. Posso dizer que com o Selo Trânsito Seguro fui procurado por muitas empresas, querendo contratar nosso serviço. Só que tinha um problema na hora que eu ia apresentar os preços, muitas empresas que não registravam seus funcionários caíram no mesmo problema: eu cobrava 30 (reais) e a deles 18 (reais).*

Sobre isso questionei se mesmo com o Selo Trânsito Seguro algumas empresas do setor não registravam seus funcionários, aí ele respondeu: "*Muitos não registram, ele (o selo) está mais ligado ao curso de gestão e treinamento de acidente e nós vínhamos solicitando o registro e numa pontuação que o registro desse a maior pontuação*". Questionei-o sobre quem tinha a função de fiscalizar, ele assim me disse:

> *o contratante e o poder público, porque se não tiver fiscalização não adianta. O Ministério do Trabalho está em cima, já tivemos três*

> *reuniões com o Ministério do Trabalho e ele está em cima dos grandes tomadores de serviços. Já chamou a linha da Folha de São Paulo, do Estado de São Paulo, que neste meio tem mais de 30 mil entregadores sem registro, o Mistério Público está envolvido, temos uma reunião pra tratar do dissídio, o DTP que fiscaliza e autoriza esse tipo de empresa, também não fiscaliza. Iniciamos um trabalho de fiscalização, agora que é pra fiscalizar não dá por causa da eleição. Aí vamos ter que esperar, ver quem vai ser eleito pra reiniciar o processo. Enquanto isso os hospitais estão lá cheios, o pessoal acidentado, sem uma política de treinamento, conseguimos abrir o curso gratuitamente, o sindicato patronal antes do Gilberto (Gilberto dos Santos, presidente do SindimotoSP), fez mais pelo empregado na ocasião*.

Apesar da idéia louvável de seus idealizadores, na verdade o poder público se deparava com o fato de que a sociedade que usa o serviço dos *motoboys* continuava, em grande medida, baseando-se no binômio pressa-preço. Assim, o serviço operado por empresas regularizadas junto a Prefeitura e, algumas delas, portadoras do Selo Trânsito Seguro aparecem para os clientes tomadores de serviço não como empresas responsáveis socialmente, mas antes de tudo, como *empresas careiras*.

De fato, a questão da informalidade contradizia a proposta e, também, não era enfrentada por esta iniciativa. Em julho de 2007, foi publicada uma matéria no Jornal Destak, com o seguinte título "*90% dos motoboys da cidade trabalham sem carteira assinada*"[142]. O texto dizia que uma "*estimativa da Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo (DRT-SP), órgão federal, aponta que 90% dos motoboys paulistanos trabalham sem carteira assinada. Isso equivale a 135 mil dos 150 mil profissionais de* motofrete *da capital*".

É neste cenário caótico que a Prefeitura de São Paulo, através da CET, decide criar corredores preferenciais e exclusivos para motocicletas com o objetivo de mitigar acidentes com vítimas, cada vez mais comuns a este tipo de veículo. Como teste inicial desta empreitada a CET lança em 24 de julho de 2006 uma faixa preferencial denominada de "*faixa cidadã*", compreendendo as Avenidas Eusébio Matoso e Rebouças e a Rua da Consolação. Todavia, por ser uma faixa preferencial, além de não impedir a circulação de outros veículos, por si só não criou o cidadão paulistano – é necessário criar antes o cidadão, depois a faixa. No máximo serviu para expor o problema à sociedade civil. Doravante, a CET decide então criar uma faixa exclusiva para motos na Av. Sumaré, no dia 18 de setembro de 2006. Contudo,

[142] *90% dos motoboys da cidade trabalham sem carteira assinada*. Jornal Destak, 27/07/2007.

como esta avenida tem uma baixa circulação de veículos serviu (e serve) muito mais como um teste do que necessariamente como forma de evitar acidentes envolvendo motocicletas. Assim, diante das mais diversas controvérsias e interesses, em 22 de janeiro de 2008 a CET decide realizar um teste de faixas exclusivas para as motocicletas na Av. 23 de Maio – que como vimos concentra um grande fluxo de motocicletas e acidentes. Entretanto, devido a falhas técnicas de concepção acabou gerando sérios transtornos ao trânsito e polêmicas entres os seus diversos usuários. Heloísa Martins justificou assim as críticas:

> *foi então programado o teste da faixa exclusiva na (Av.) 23 de Maio. A faixa da Avenida Sumaré não se aplica a da 23 de maio, o volume de motocicleta nela é 3 vezes superior a da Sumaré. Então, a faixa de 2 metros da Avenida Sumaré não seria suficiente para acolher o volume de motocicletas. A Avenida 23 de Maio não tem cruzamento, ela é uma via expressa. O problema do entrelaçamento, o problema de deixar a faixa exclusiva e ir buscar um ponto de saída ou o oposto uma rampa de acesso, de entrada, exige espaço mais longo, a velocidade da pista superior é de 89 km e o fluxo é contínuo. Então nós não tínhamos segurança sobre o impacto do movimento de entrada e saída, o que a faixa traria para a segurança do motofretista e como a Avenida 23 de Maio é muito sensível – é o segundo principal corredor depois das Marginais – e já opera na saturação, formando filas de picos de 2 km – reservar parte da pista só pra motocicletas iria gerar necessariamente uma gritaria do proprietário do veículo de quatro rodas, tudo isso nós sabíamos. Mas como a motocicleta era uma bandeira do presidente da empresa ele discutiu e levou pelo menos o teste da faixa exclusiva. Na verdade a intenção era mesmo colocar faixa exclusiva na (Av.)23 (de Maio), mas por conta de todas essas dúvidas, vamos fazer um teste. O teste infelizmente foi feito de forma bastante impactante, o uso intensivo das viaturas da empresa, os cones coloridos, a presença de muitos agentes, era muito impactante. O impacto de retardamento de fluxo que era esperado acabou sendo superior porque não houve a fuga que se imaginava que teria por que era janeiro, o volume de circulação de veiculo estava alto, e choveu em todos os dias do teste o que aumento o volume de carros na rua e diminuiu a velocidade. Então, o impacto da operação foi alto, um pouco mais alto do que a gente imaginava. E como a administração não queria criar problema com a Administração Municipal em ano eleitoral ela suspendeu o teste antes do fim.*

Já na visão do presidente do sindimotoSP, Gilberto dos Santos:

> *O corredor da (Av.) 23 de Maio foi uma jogada política, eles fizeram aquele corredor para alavancar o trânsito e jogar a sociedade contra os motoboys. Eles fizeram aquele corredor, pegando uma faixa inteira – mas não era para ter pegado uma faixa inteira para aquele corredor, era para ter pegado no máximo 1,5 metros – para dizer que o sistema de corredores vai travar ainda mais a cidade. Se eles*

quisessem que desse certo fizesse igual a Avenida Sumaré, não pegar uma faixa inteira. Então aquilo ali, o que ele fez, mostrou para a imprensa 'tá vendo esse tipo de corredor que eles estão querendo implantar não vale, vai atravancar e parar ainda mais a cidade! Então, ali foi uma jogada política de marketing pra quebrar a gente e dizer que o corredor nunca vai dar certo.

Motoboy terá faixa preferencial na avenida Rebouças

Objetivo do projeto, que inclui a av. Eusébio Matoso e a rua da Consolação, é reduzir as mortes de motociclistas na capital

Carros não estão impedidos de usar a via preferencial, que será sinalizada com losangos verde-limão e haverá placas de orientação

DO "AGORA"

Os motoboys terão uma faixa preferencial nas avenidas Eusébio Matoso e Rebouças e a rua Consolação a partir da próxima segunda-feira.

Batizada de Faixa Cidadã, será implantada pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) ao lado do corredor de ônibus, nos dois sentidos. Este é o primeiro local escolhido para iniciar o projeto. No segundo semestre, será introduzido na avenida Francisco Morato.

A novidade não impede que carros circulem na faixa. Não há previsão de aplicação de multas para os motoristas que a

Fonte: Folha de São Paulo 18/07/2006

O CORREDOR, de apenas dois quilômetros de extensão, vai funcionar em teste das 10h às 16h

Faixa exclusiva de motos deixa 23 de Maio travada

Fonte: Diário de São Paulo, 22/01/2008

Faixa para motos na Sumaré estréia com atropelamentos

Três pessoas ficaram feridas; CET colocou cavaletes no canteiro central após acidentes

Motociclistas aderiram à nova faixa, já apelidada de motovia, e defendem expansão da medida para outras avenidas de São Paulo

Acidente com motociclistas triplica em SP

das motos nas estradas —embora a Artesp não tenha esses dados consolidados.

Enquanto isso, a totalidade de acidentes —incluindo automóveis, caminhões e ônibus— teve pequena que-

A Sumaré foi escolhida para testar a faixa justamente por ter baixa circulação de motos —são cerca de 300 por hora nos horários de pico, contra 1.500 na avenida 23 de Maio, por exemplo. A velocidade máxima na avenida diminuiu de 70

Fonte: Folha de São Paulo, 19/09/2006

Fato é que o espaço como um elemento cada vez mais raro no trânsito de São Paulo é alvo e interesse das mais diversas matizes da sociedade. E para complicar, a experiência malfadada do corredor exclusivo de motos na Av. 23 de Maio, arrefeceu a discussão[143]. Porém, em concomitância a essas alternativas que

[143] Isso não quer dizer que a Prefeitura não planeje implantar outros corredores dessa natureza. Um novo projeto de faixa exclusiva está em elaboração pela Prefeitura de São Paulo com um trecho de 7 km entre a Praça João Mendes, no Centro de São Paulo, e a Avenida Sena Madureira, próximo da sede do Detran, no Ibirapuera, Zona

não se viabilizaram – o selo trânsito seguro e a criação de faixas preferenciais e exclusivas para motocicletas – o então Prefeito em exercício, Gilberto Kassab, sancionou a Lei Nº 14.491, de 27 de julho de 2007, quase sem alterações em relação às exigências aos *motoboys* e às empresas impressas no decreto anterior publicado no governo de José Serra.

Entre as principais exigências determinadas nessa nova lei está o estabelecimento de obrigatoriedades às empresas e aos *motoboys* para concessão, respectivamente, do Termo de Credenciamento e Condumoto, sob pena de punições (que variavam de R$19,15 a R$153,16), incluindo a possível cassação da licença de operação e apreensão da motocicleta. Em relação às pessoas jurídicas[144] (empresas, cooperativas e associações), têm-se as seguintes determinações: (a) dispor de sede ou filial em São Paulo; (b) estar em dias com as obrigações legais e trabalhistas; (c) comprovar espaço mínimo (estacionamento, área administrativa, estacionamento dos veículos); (d) informação trimestral que contenha a relação de seus funcionários. Em relação aos *motoboys,* as determinações são[145]: (a) CNH,

---

Sul, passando pela Avenida Liberdade e pela Rua Vergueiro. http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo. acessado em 15/04/2009.

[144] Art. 4º À pessoa jurídica que explorar o serviço de motofrete ou àquela que se utilizar com motocicleta própria do mesmo serviço será outorgado Termo de Credenciamento, observados os seguintes requisitos:
I - dispor de sede ou filial em São Paulo;
II - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM;
III - estar inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;
IV - apresentar contrato social ou ato constitutivo e última alteração, registrada no Cartório de Registro Civil das Pessoas Jurídicas ou na Junta Comercial do Estado de São Paulo;
V - apresentar certidões comprobatórias de regularidade com a Fazenda Federal, expedidas pela Receita Federal e pela Procuradoria da Fazenda Nacional, bem como de regularidade com a Fazenda do Município de São Paulo, relativamente aos tributos mobiliários e imobiliários, expedidas pelos órgãos competentes da Prefeitura;
VI - apresentar certidões comprobatórias de regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - CND e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;
VII - apresentar certidão negativa de protestos dos últimos 5 (cinco) anos;
VIII - comprovar a disponibilidade de imóvel, com área mínima a ser definida em portaria da Secretaria Municipal de Transportes, destinado ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço.
Art. 5º O Termo de Credenciamento deverá ser renovado a cada 2 (dois) anos, mediante a apresentação de documentação comprobatória do atendimento dos requisitos estipulados no art. 4º desta lei e outros que poderão ser definidos pela Secretaria Municipal de Transportes.
Art. 6º As cooperativas ou as associações deverão ser constituídas exclusivamente por profissionais autônomos, portadores de licença para o serviço de motofrete.
Art. 7º O Termo de Credenciamento poderá ser cancelado, a qualquer tempo, em razão de interesse público, mediante processo administrativo, sem que disso decorra qualquer direito a indenização.
Art. 8º A pessoa jurídica deverá apresentar, trimestralmente, por meio eletrônico, relação de todos os condutores em operação, bem como fornecer outras informações pertinentes à atividade que lhe sejam solicitadas.
Parágrafo único. Sob pena de descredenciamento, deverão ser comunicados à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas contadas da ocorrência, os afastamentos e os óbitos dos condutores, decorrentes de acidentes.

[145] Art. 10. Para a inscrição no Cadastro, os condutores deverão apresentar os seguintes documentos:
I - Carteira Nacional de Habilitação, categoria A, válida e expedida há pelo menos 1 (um) ano;

categoria A, expedida há pelo menos 1 ano; (b) prontuários do DETRAN; (c) certidões de antecedentes criminais; (d) curso especial de treinamento e orientação. Em relação à motocicleta e seus equipamentos obrigatórios[146], têm-se alguns itens: (a) possuir 8 anos, excluídos o ano de fabricação; (b) ter 120 cilindradas; (c) ser licenciada como categoria aluguel (placa vermelha); (d) ser dotada de baú (ou compartimento tipo grelha) estabelecido pelo Contran; (e) ter equipamento de segurança, como antena para proteger o condutor de linhas de pipa, fios e cabos elétricos; (f) ter equipamento de segurança para proteção de membros inferiores, como "mata-cachorro"; (g) possuir fixação superior e inferior na placa da motocicleta;

II - prontuário de condutor expedido pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, com extrato de pontuação por infrações de trânsito, anotada em cumprimento ao Código de Trânsito Brasileiro;
III - certidão de antecedentes criminais, expedida pelo Cartório do Distribuidor Criminal e pela Vara das Execuções Criminais da Comarca da Capital, bem como pela Justiça Federal, com as devidas certidões de objeto e pé e/ou execução penal explicativas quando houver anotação;
IV - certificado de conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação, fornecido por escolas ou entidades reconhecidas pela Secretaria Municipal de Transportes.
§ 1º O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores o perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere o presente decreto, incluindo conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, entre outros julgados convenientes para sua formação profissional.
§ 2º Será negada a inscrição no Cadastro do condutor que tiver ultrapassado 20 (vinte) pontos no prontuário apresentado em atendimento ao inciso II do "caput" deste artigo, até que sejam excluídos pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN.
§ 3º Será negada a inscrição no Cadastro se constar dos documentos referidos no inciso III do "caput" deste artigo mandado de prisão expedido contra o interessado.
§ 4º Poderá ser concedido o CONDUMOTO provisório, pelo período de 180 (cento e oitenta) dias, renovável até decisão final, se constar dos documentos previstos no inciso III do "caput" deste artigo processo criminal em andamento.

[146] Art 12. A motocicleta a ser utilizada no serviço remunerado de motofrete deverá ser submetida à prévia aprovação da Secretaria Municipal de Transportes e atender aos seguintes requisitos:
I - ser original de fábrica;
II - ter no máximo 8 (oito) anos, excluído o ano de fabricação;
III - ter cilindrada mínima de 120 c.c.;
IV - estar identificada nos termos do art. 117 do Código de Trânsito Brasileiro e dos demais padrões de visualização definidos pela Secretaria Municipal de Transportes;
V - possuir os equipamentos obrigatórios definidos no Código de Trânsito Brasileiro e nos demais dispositivos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, aplicáveis à modalidade motofrete;
VI - ser licenciada como veículo de categoria aluguel destinado ao transporte de carga;
VII - ser aprovada em vistoria anual, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes ou por empresas por ela credenciadas para esse fim;
VIII - ser dotada de compartimento fechado, tipo baú, ou outro equipamento específico para transporte de carga, na forma estabelecida em regulamentação pertinente expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e nas especificações editadas pela Secretaria Municipal de Transportes;
IX - ter equipamento de segurança (tipo antena) para proteção da integridade do condutor contra linhas de cerol, fios e cabos aéreos;
X - ter equipamento de segurança para proteção de membros inferiores ("mata cachorro");
XI - possuir fixação superior e inferior na placa de identificação da motocicleta.
Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Transportes poderá estabelecer prazos de vistoria inferiores ao previsto nesta lei.
Art. 20. As empresas credenciadas e os condutores cadastrados deverão respeitar as disposições legais federais, estaduais e municipais pertinentes, especialmente:
XII - utilizar capacete e colete com identificação do condutor, aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes.

(h) capacete com identificação (nome, tipo sangüíneo do condutor e faixas reflexivas) e colete especial (com faixas reflexivas).

Essas regras não apareciam como novidade em relação, especialmente, ao decreto de 2005 e mesmo concordando com o processo de regulamentação dos *motoboys*, Gil, o presidente do SindimotoSP, critica alguns pontos da regulamentação da Lei nº 14.491:

> *A lei municipal do jeito que está fica muito pesada. O que que acontece, a moto não pode ter mais de 8 anos de uso, a moto tem que estar no nome do motoboy. O que que acontece, tem moto nova que está acabada, ela tem só 5 anos de uso, mas ela não presta, tem moto que tem 10 anos de uso mas ela está melhor do que a outra, então devia ser por estado de conservação. Na questão da moto estar no próprio nome, é quase que infundada o motoboy ter a moto no próprio nome, eu tenho uma moto no meu nome, eu posso transferir minha moto para a categoria aluguel porque eu consegui, mas a grande maioria não tem a moto no nome, porque ele já teve uma moto roubada e tem um financiamento em aberto, aí ele compra uma moto no nome da irmã, da mãe, da filha; aí esse aí já não entra mais dentro da lei; não só roubada, pode ser que tenha caído, se acidentou e ficou nove meses parado e não conseguiu pagar a moto, ficou com o nome sujo e deu busca e apreensão, se recuperou voltou a trabalhar, comprou a moto em nome de outra pessoa e tá pagando. No caso do uso do baú permanente, muitos motoboys tem namoradas, tem parentes e traz pro serviço; a gente quer deixar opcional o uso de baú ou mochila. No caso da placa vermelha isso aí é federal (CBT, art. 135) isso aí tem que ter. No caso da prefeitura ter o condumoto pra saber que está conduzindo, maravilha tem que ter o condumoto.*

Ou seja, o sindicato propõe a mudança de quatro pontos em especifico do processo de regulamentação: (a) tempo de fabricação da motocicleta; (b) uso opcional do baú; (c) instituição do contrato de comodato e (d) contra o uso do “mata-cachorro”. Sobre os equipamentos de segurança, o Gil, questiona assim:

> *freio a disco nas rodas traseiras porque o freio a tambor não tem a mesma aderência, pisca alerta para moto que não tem. Estamos pedindo também, ao você comprar uma moto diferente do carro que vem com pára-choque, cinto e tudo bonitinho, com a moto você compra ela seca, ela não vem com nada: não vem com jaqueta, com luva, com capacete, ela não vem nem com o mata-cachorro 'que é o protetor de pernas' que eles querem empurrar para nós, mas a gente não vai aceitar, a gente quer tirar ele da lei esse mata-cachorro. Por que se é lei, se é segurança, porque a moto vem sem esse equipamento? Só depois que eu compro a moto que vira lei? Tão querendo arrancar dinheiro da gente.*

Além disso, critica algumas imposições que dificultam a regulamentação dos *motoboys*:

> *É difícil tirar o* motofrete*? É difícil, muitos motoboys tem passagem pela polícia. Se o cara cometeu uma delinqüência, você sabe como que é um laudo judicial, ele não deve mais nada, mas lá ainda fica constando, então aquele certificado tem que ver as certidões criminais, não sai, só sai 'de objeto de pé' como é uma burocracia e os meninos não tem como quebrar essa burocracia, a gente fala venha até o sindicato, os caras têm medo de mexer com a justiça. Aí fica aquele negócio, chega mais cedo ou mais tarde quando a gente tiver um número de uns 50 mil motoboys regularizados, o sindicato vai dizer prefeitura pega aqueles que não estão regularizados, mas hoje não tem como a gente dizer pra Prefeitura vai lá fiscalizar e prender, porque senão vai prender todo mundo*.

Sobre este assunto, questionei o Lucas Pimentel, da ABRAM, sobre o motivo pela qual a regulamentação ainda não havia saído do papel, ele respondeu:

> *As entidades pediram ao comando de policiamento que não aplicasse a penalidade justamente porque os vereadores não atenderam os requisitos das entidades, que no tempo do Pitta, onde tudo começou, as entidades já tinham acordado que haveria um período que os motociclistas poderiam pegar a moto que está trabalhando, quem é o titular da moto faria uma carta de comodato e ele poderia legalizar essa moto e teria um período para se adaptar, para comprar uma moto no seu nome ou transferir para o seu nome, só que o vereador que fez a lei desrespeitou isso e engessou o processo. Como a PM (Polícia Militar) sabe do impedimento legal da legislação acaba dificultando, um empecilho, ela está sendo benevolente porque sabe que as entidades estão fazendo pressão no legislativo*.

No dia 15 de fevereiro de 2008 estava marcada a data para o cadastramento da Lei nº 14.491, e como novidade o *motoboy* teria a possibilidade de fazer o Curso Especial e Treinamento (art.10º, IV) de forma gratuita e com horários flexíveis. Porém, uma matéria do Jornal *Diário do Comércio*[147], dizia "*Na primeira turma do curso, 140 pessoas se inscreveram, mas pouco mais da metade compareceu às aulas no primeiro dia*". Gil, explica:

> *A inscrição para ganhar o curso gratuito é assim: a prefeitura manda uma cartinha para você, e você vai lá na CET fazer dois dias de cursos. Desses 12 mil que tiveram a boa vontade de se inscrever, só 2 mil concluíram o curso. Só que desses dois mil que concluíram, os 2 mil teriam que ter dado continuidade nos documentos necessários, ter ido na Prefeitura, lá no DTP e ter impresso a carteirinha, o*

[147] Maristela Orlowski. *Secretaria promove primeiro curso de formação de motoboys*. Jornal Diário do Comércio, 17 de março de 2008.

motofrete*, mas só 500 fizeram. Então é uma adesão muito baixa, uma descrença muito grande, o pessoal não tá conscientizado a altura.*

Heloísa Martins é incisiva:

foi ridícula a adesão, a última vez que eu tive informação, há uns dois meses atrás, teve uma inscrição de cerca de 15 mil, mas apenas 2 mil se apresentaram [...] A estimativa que a gente tem, a partir do sindicato, é que se 25% das motocicletas em circulação são de motofretistas, de 600 mil motociclistas, então, potencialmente tem cerca de 120 a 150 mil motofretistas, e não tem nem 10 mil com o condumoto.

Na verdade o número é ainda bem inferior ao citado por Heloísa. Para se ter uma dimensão deste fato, de um universo aproximado de 150 mil *motoboys* na cidade de São Paulo, em outubro de 2008, apenas 3.258[148] portavam seu condumoto[149] (em validade). O *motoboy* Carlão, 42 anos, apesar de concordar com o processo de regulamentação e ter tirado o condumoto, reclama que nenhum órgão competente o requisitou:

eu acho válido pra caramba, tanto que eu sou cadastrado, você pegou uma pessoa cadastrada? Vou até te mostrar o meu condumoto, isso é importante pra diferenciar o motoboy que tem a vida limpa, porque pra você tirar essa carteira aqui, você tem que ter a vida limpa cara, o nome limpo na justiça, você não pode ter nenhuma passagem, nada, você é uma pessoa limpa, eu tirei essa carteira aqui, já fez um ano e pouco só que até hoje não me pediram essa carteira pra nada, é um monte de documento, você faz uma semana de escolinha, é um monte de documento que você faz, que você tira em fórum, no DETRAN , no próprio DTP, no CET que você faz a escolinha, só que até agora não vigorou, eles só falam, falam, falam,falam, mas...

Perguntei ao Roberto Alegretti, Diretor do DTP, porque não conseguiam regularizar e fiscalizar esta atividade, ele respondeu:

a lei do motofrete *é recente e nós estamos fazendo um esforço para trazer todo esse grupo que a gente nem sabe exatamente quem é e o número exato de componentes desse grupo para trazê-los pra formalidade. Eles são totalmente informais [...] o jovem aí desempregado ele vê no serviço de motoboy uma possibilidade de emprego. Então, como o financiamento é relativamente fácil para*

---

[148] Essas informações foram concedidas pelo Cel. Roberto Tosta, Assessor do DTP.

[149] Instituído no decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003, o condumoto é um documento concedido ao condutor que cumpre (ele e sua motocicleta) uma série de exigências estabelecidas na lei nº 14.491 de 27 de julho de 2007.

comprar uma moto, ele acaba comprando essa moto; às vezes até no nome do pai, da mãe, da namorada, do irmão e passa a trabalhar como motofretista, sem nenhuma preocupação em se regularizar perante o órgão público que fiscaliza a atividade. A idéia é conseguir identificar essa massa toda, trazê-los para formalidade, identificar todos, cadastrar todos, fazer com que todos tenham a sua autorização, sua condição individual, que é chamada condumoto e a partir daí ir aperfeiçoando o processo de regulação dessa entidade com base na lei.

Na seqüência questionei-o acerca dos motivos pelo qual a Lei não é implementada e, assim, respondeu:

O problema é a necessidade de você estabelecer critérios que seja de conhecer a realidade, a realidade desses profissionais e como é que eles estão operando, a quanto tempo eles estão operando dessa forma, qual é o sistema de remuneração deles, qual é o tipo de vínculo trabalhista estabelecido entre as empresas que exploram como atividade fim ou que tem no motoboy uma atividade meio. Se você pensar por etapas é um processo, passo a passo e modificando a partir do conhecimento da realidade, modificando essa realidade. Não adianta você querer partir, 'não a Lei está aí e é pra ser cumprida'. Está bem, vamos cumprir. Como? Vamos apreender todas as motos, quer dizer o indivíduo não tem a moto dentro das especificações da lei, não tem a idade correta, não tem protetor de mata-cachorro, o baú está irregular, não tá usando o colete refletivo, não tem o cadastro, vamos apreender todas essas motos? Primeiro não haveria nem onde colocar todas as motos [...] Todos as ações dos órgãos municipais vão precisar do apoio policial, porque o órgão municipal não tem como obrigar o motoboy a parar, não vai nem ser respeitado provavelmente, os caras não vão ser respeitados, então, a fiscalização vai ter que ser conjunta, com a polícia, a polícia fiscalizando aquilo que é atribuição do Estado [...] Mas você não consegue enquadrar todo mundo porque é uma categoria diferente, não é a mesma coisa que perueiro por exemplo. Você pode pensar: não, mas os perueiros foram enquadrados, mas é outra coisa, fazer uma linha, a fiscalização era mais fácil de ser feita. Os motoboys, não você tem uma empresa no extremo leste da cidade que tem dois, três motoboys, como é que você alcança essas pessoas pra fiscalização, amanhã dois deles saem para arrumar outro emprego menos arriscado e aí dois outros tiram a carta e vão lá pra serem os motoboys que vão fazer o trabalho pra essa empresa. Então é um negócio muito pulverizado, para você alcançar a todos é diferente, é diferente das peruas de lotação que elas tem itinerário, mesmo que elas ficassem na periferia elas sempre chegavam no terminal de ônibus, sempre chegavam numa estação de metrô, numa estação de trem, isso facilita muito a fiscalização [...] com os motoboys é muito mais difícil essa fiscalização.

De outro modo, Heloísa Martins da CET elucida a relação entre a omissão do poder público e a dinâmica da atividade profissional dos *motoboys*:

> *o motociclista não freqüenta o centro de formação dos condutores, os motociclistas aqui em São Paulo aprendem andar sozinho ou com parente mais próximo que é motociclista, tanto que ele não tem conhecimento e habilidade técnica pra saber a real dosagem de usar o freio, em qual circunstância, às vezes não sabe andar em baixa velocidade só em alta, não tem consciência do risco daquele veículo em velocidade, ele não sabe pra que serve o capacete, ele só sabe que é obrigado a usar, e enfim o problema começa daí e engrossa até pelo nível de educação formal que a maior parte dos motociclistas tem. A maior parte dos motociclistas está num nível médio de renda, mas com muito pouca informação, gente que não tem nenhuma especialização, com pouco conhecimento de fato, e que está comprando uma motocicleta pra fugir do transporte público que é uma porcaria, uma forma de transporte só mais rápida não segura. A maioria dos motociclistas da cidade não são motofretistas, só um quarto dos motociclistas que são motofretista, no entanto é um grupo mais visado e estigmatizado pela mídia e então a falta de educação e a agressividade não é privilégio dos motofretistas e desenvolveu uma consciência que é proprietário da via que resta entre os veículos e exige que se respeite isso, uma espécie de terra de ninguém. Isso porque o poder público se omitiu escandalosamente, não fiscalizou, se omitiu, não tomou nenhuma iniciativa, a gente chega hoje depois de 10 anos do boom de crescimento das motocicletas em uma situação quase fora de controle.*

Destarte, a regulamentação como forma de racionalidade, age na normatização sobre a atividade dos *motoboys*, porém, mais do que tirá-los de uma condição de marginalidade, insere-os em um circuito renovado e circulante das informalidades, ilegalidades e irregularidades. E, contraditoriamente, neste choque com as instâncias de poder que a análise da atividade profissional dos *motoboys,* mais do permitir uma reflexão acerca da gestão da circulação no espaço urbano que se viabiliza, no limite, em detrimento da vida de outrem, possibilita entender as formas de resistências desses trabalhadores nas ruas e avenidas de São Paulo.

4.4. (À Guisa de Conclusão) Espaço de Resistência: Cotidiano e Cultura dos *Motoboys*

A cidade contemporânea tomada como áspera e hostil revela-se, antes de tudo, pela aglomeração e efervescência. Nesta cidade, que ferve na dinâmica das classes sociais, na segregação urbana, nos embates de poder, ferve na bala perdida

na periferia, no território fechado pelo tráfico, na bolsa de valores, ferve na escola pública, ferve no trânsito, ferve em mais um *motoboy* que tomba.

Os *motoboys*, como uma *categoria* em formação de trabalhadores urbanos, que dominam o asfalto da metrópole de São Paulo na transição do século XX para o XXI, postam-se como uma das atividades fundamentais e mais controversas da dinâmica contemporânea. Contraditoriamente, dotados do poder da fluidez, agilizam as entregas, põem o trânsito a fluir e, ademais, expostos aos riscos de acidentes de trânsito, caem, interditam o tráfego. Daí em diante, tornam-se *alvos* e *objetos* das instâncias de poder como forma de conduzi-los, manipulá-los e, no limite, eliminá-los das ruas e avenidas. Mas justamente, neste choque com as instâncias de poder, que se revela um novo campo de lutas e resistências sob a pecha da nova etapa do capitalismo, centrada em torno do trabalho precário e o espaço.

Neste novo diagrama de relações de poder para além do chão da fábrica, a cidade torna-se o espaço das resistências. O cotidiano neste esteio traduz-se como um campo de lutas táticas, que vistas pelo ângulo da atividade profissional dos *motoboys*, são travadas palmo a palmo no asfalto que anuncia novas formas de identidades (forjadas ou não) e de organização do trabalho frente ao capital. Nesta espécie de nova cartilha léxica, a identidade e a dinâmica produtiva dos *motoboys* mais do que restrita ao universo do trabalho, sem negá-lo, reproduz-se de maneira mais ampla no cotidiano que reverbera sua relação com o outro e com uma prática cultural que acompanha o modo de ser desses profissionais, pois como nos ensina Lefebvre:

> *cotidiano aponta-nos para o fato de que o social não é redutível ao econômico (relações de produção e de propriedade) refere-se às relações entre os indivíduos e o grupo e, deste com a sociedade, manifestando-se como lugar dos conflitos entre o racional e o irracional, entre o efêmero e o que persiste [...] (onde) se formulam os problemas da reprodução no sentido mais amplo isto é, a forma como é produzida a existência social dos seres humanos*"(Lefebvre, 1991:65)

Para Michel de Certeau, são as práticas cotidianas que rompem com o espaço disciplinar, o lugar (Certeau, 1994), pois "*é no lugar vivenciado onde todos os confrontos se explicitam e se individualizam; onde o poder se exercita*" (Neves, 1994:277). Para Iná de Castro a definição e o controle dos limites do cotidiano das sociedades passam pelo território como materialidade e arena dos interesses e das disputas dos atores sociais e pelo poder como um exercício resultante de relações

assimétricas que se organizam no interespaço do mundo social (Castro, 2005: 52). Em Yves Lacoste, o espaço não aparece apenas como lócus do poder, mas como problema do poder (Lacoste, 1985). Já C. Raffestin entende que o "*poder não é nem uma categoria espacial nem uma categoria temporal, mas está presente em toda 'produção' que se apóia no espaço e no tempo*" (Raffestin, 1993:6). Esse poder problematizado por M. Foucault "*é menos uma propriedade que uma estratégia, e seus efeitos não são atribuídos a uma apropriação, 'mas a disposições, a manobras, táticas, técnicas, funcionamentos'*" (Deleuze, 2005:41), portanto, somente existindo em ato, uma "*ação sobre ações*" (Foucault, 1995:243). Neste sentido, disperso, relacional, micro e cotidiano o "*poder está em toda parte; não porque englobe tudo e sim porque provém de todos os lugares*" (Idem, 2006:103).

É neste universo que os *motoboys* reunidos sob o plano do vivido, na sua relação com o outro (o motorista de carro, o pedestre, os agentes fiscalizadores, etc) e com o mundo (sistema dominante, ideologia, valores sociais, etc), praticam e raciocinam globalmente sua condição de vida, entremeada na totalidade do presente (o trabalho, a vida privada, os lazeres, cultura). Assim, como produto direto da reprodução social, os *motoboys* são, também, resultado de lutas e formas de resistências às relações de poder, pois "*onde há poder, há resistência*" (Ibid., p.105), já que essas correlações de poder "*não podem existir senão em função de uma multiplicidade de pontos de resistência que representam, nas relações de poder, o papel de adversário, de alvo, de apoio, de saliência que permite a pressão*" (Ibid., p.106).

Então, as racionalidades de poder que se movem e se exercem sobre a atividade profissional dos *motoboys* podem de ser flagradas no contato, no choque com o poder. Os *motoboys* como uma espécie de infames do asfalto, vistos e ouvidos, surpreendem pelo atípico e pelo disparate "*entre a ordem minúsculos dos problemas levantados e a enormidade do poder aplicado*" (Foucault, 2003: 218); como objetos desviantes do trânsito, agilizam e atrapalham, vão de necessários a descartáveis, de controláveis a insurgentes, põem na ordem do dia o nobre desafio de *ultrapassar a linha*[150], pressupõem uma maneira de iluminar a vida a partir do

[150] No texto *A Vida dos Homens Infames*, Foucault proclama a força de relatos de pequenos crimes, delitos e desvios de toda ordem que constam em registros oficiais no século XVII no seu contato com o poder: "*o ponto mais intenso das vidas, aquele em que se concentra sua energia, é bem ali onde elas se chocam com o poder, se debatem com ele, tentam utilizar suas forças ou escapar de suas armadilhas*" (Foucault, 2003, p. 208).

outro, um olhar singular sobre a vida, ou mesmo, uma maneira de escapar da vida gerida, para a vida vivida.

A sociedade, no geral engendrada pelas racionalidades do mundo da mercadoria, que povoam as práticas sócio-espaciais, suspende o compromisso com o outro, e ao suspendê-los, tem sua identidade afirmada pelo outro, como um problema do poder. É neste sentido que para M. Castells "*a construção da identidade sempre ocorre em um contexto marcado por relações de poder*" (Castells, 2000:24). Para este autor existem três formas de construções de identidades, a saber:

> *Identidade Legitimadora: introduzida pelas instituições dominantes da sociedade no intuito de expandir e racionalizar sua dominação em relação aos atores sociais [...] Identidade de resistência: criada por atores que se encontram em posições/condições desvalorizadas e/ou estigmatizadas pela lógica de dominação, construindo, assim, trincheiras de resistência e sobrevivência com base em princípios diferentes dos que permeiam as instituições da sociedade, ou mesmo opostos a estes últimos [...] Identidade de projeto: quando os atores sociais, utilizando-se de qualquer tipo de material cultural ao seu alcance, constroem um nova identidade capaz de redefinir sua posição na sociedade e, ao fazê-lo, de buscar a transformação de toda estrutura social* (Ibid., p.24)

É desse modo que a alteridade realizada entre o indivíduo e o outro, na partida e na chegada, no trajeto e no encontro, na contestação e na realização, avança e supera a breve inércia da diferença por si só. Neste conluio os *motoboys* perpassados de maneira constante e diferencial por estes três tipos de identidade se inventam na sua relação com os outros usuários do trânsito urbano ou, de outro modo, na sua relação com a sociedade em geral, seja na sua convivência, na extração do que há de comum, no conflito e na intolerância entre si. Porém, as ações normatizadoras do poder sobre suas ações, ao invés de sobrepujar a identidade, afirma-a. Daí em diante, mais do que se afirmar no trânsito a partir de uma dinâmica conflituosa, esses profissionais reverberam uma espécie de cultura particular nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo. A Drª Júlia Greve chama de "*cultura do motoboy*" a maneira de "*pilotar correndo riscos*". Para Heloísa Martins, a cultura *motoboy*, traduz-se assim:

> *Essa questão do motofretista, essa cultura, aconteceu só em São Paulo. Não há essa presença neurótica da buzina na sua orelha, essa violência que você saia com seu carro da frente dele, não tem no Rio de Janeiro, não tem em Salvador, não tem em Porto Alegre, o*

> *que esta acontecendo?! Por que o paulistano não muda de estilo, por que a gente tem uma pressão muito grande de demanda no espaço público viário, maior que qualquer outra cidade*.

E é justamente na cidade de São Paulo onde as novas práticas sócio-espaciais se afirmam e são difundidas pelas racionalidades de mercado, baseadas nas *exigências da fluidez* e na *ordem do consumo*, que as relações sócio-espaciais presididas pela forma-mercadoria são elevadas ao seu limite mais extremo e selvagem. Em uma sociedade imbuída nessa relação alienante, letargicamente, o homem se coisifica e põe o capital a se multiplicar. Seu movimento, tornado dádiva e estorvo, dilui-se no cotidiano em puro estado de emergência. Esse movimento que desloca o eixo do cidadão para o mercado, é assim criticado por M. Santos "*Numa democracia verdadeira, é modelo econômico que se subordina ao modelo cívico. Devemos partir do cidadão para economia e não dá economia para o cidadão*". (Santos, 1987:5).

Mas a superação dessa condição, a elaboração das "*contra-racionalidades*" (Santos, 2002:309)[151], traduzem na verdade, a realização de um espaço da emoção, da força do cotidiano e da esperança libertadora, o lugar dos homens e para os homens, a partir do espaço da cultura que dá voz ao cidadão, é a revanche sobre o espaço econômico:

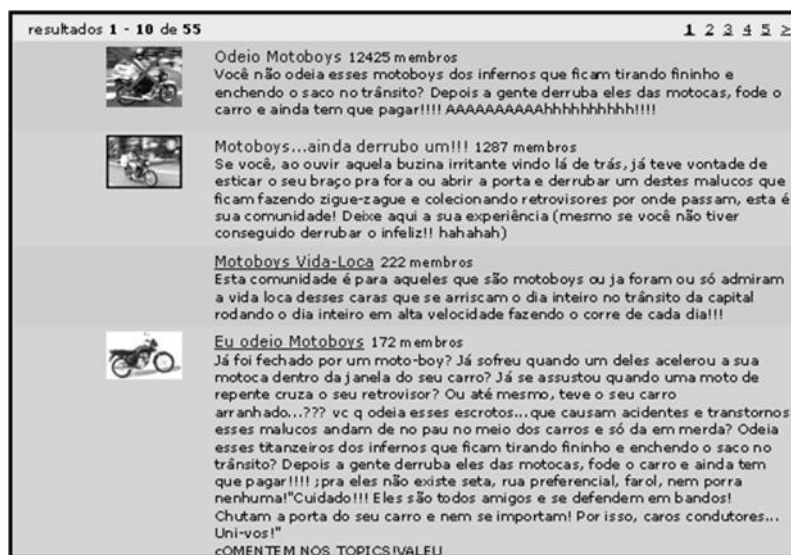
> *Assim como a cidadania e cultura formam um par integrado de significações, assim também cultura e territorialidade são, de certo modo, sinônimos. A cultura, forma de comunicação do indivíduo e do grupo com o universo, é uma herança, mas também um reaprendizado das relações profundas ente o homem e seu meio, um resultado obtido através do próprio processo de viver* (Ibid., p.61).

É esse o sentido de cultura que Eleilson Leite, colunista do Caderno Brasil de *Le Monde Diplomatique*, usa para descrever o que ele chama de "*A revolução cultural dos motoboys*". Os *motoboys* vistos como "*oprimidos*, *por vezes violentos, eles vivem quase todos na periferia, são a própria metáfora do caos urbano e estão construindo uma cultura peculiar*". Na seqüência se pergunta:

> *Mas existe uma cultura motoboy? Pensando a cultura como a construção simbólica de uma coletividade, cuja expressão revela sua*

[151] "*Essas contra-racionalidades se localizam, de um ponto de vista social, entre os pobres, os migrantes, os excluídos, as minorias; de um ponto de vista econômico, entre as atividades marginais, tradicionais ou áreas menos modernas e mais 'opacas', tornadas irracionais para usos hegemônicos. Todas essas situações se definem pela sua incapacidade de subordinação completa às racionalidades dominantes, já que não dispõem dos meios para ter acesso à modernidade material contemporânea. Essa experiência da escassez é a base de uma adaptação criadora à realidade existente"* (Santos, 2002:309).

> *identidade, comecei a refletir sobre essa questão. E é intrigante analisar o que é afirmação de identidade para este grupo [...] A cultura motoboy é um produto do contexto social em que vive esse profissional. Sendo esse contexto caótico, urgente e tenso por natureza, não há como essa cultura não expressar a paisagem urbana que lhe serve de cenário. O motoboy e a motogirl são a própria metáfora do caos urbano. São, ao mesmo tempo, heróis e bandidos numa cena onde o protagonista não é o ser humano, mas o veículo motorizado – seja o carro, moto, ônibus ou caminhão. São a expressão de um dos lados da luta fratricida pelo espaço público. Cada metro quadrado de asfalto é defendido por motoqueiros e motoristas como se dele dependessem suas vidas, seus destinos. Vivendo nessas artérias que são os corredores das grandes avenidas, os motoboys acabam sendo a tradução explícita da alegoria de Brecht: um rio cuja violência das águas é produto da opressão das margens que o comprimem. Roupa, moto adesivada, solidariedade entre si e procedência periférica são elementos da cultura motoboy. Mas há algo menos evidente: a semântica. Eles e elas construíram uma linguagem própria.*

Os *motoboys* na sua presença estranhada e tão estigmatizada num trânsito priorizado aos automóveis acabaram produzindo um *modus operandi*, códigos e linguagem, toda ela particular. A forma de ser desses trabalhadores suscita sentimentos que variam, diametralmente, da raiva à curiosidade social. Parte desses sentimentos pode ser flagrado num famoso site de relacionamento social da internet, o *Orkut*. Nele é muito comum encontrar comunidade que os tratam de maneira bastante depreciativa. Por exemplo, uma comunidade com 12.425 membros, nomeada "*Odeio Motoboys*" dizia na apresentação: "*Você não odeia esses motoboys dos infernos que ficam tirando fininho e enchendo o saco no trânsito? Depois a gente derruba eles das motocas, f... o carro e ainda tem que pagar!*". Outra, com 1287 membros, intitulada "*Motoboys...ainda derrubo um!*", expressava assim: "*Se você, ao ouvir aquela buzina irritante vindo lá de trás, já teve vontade de esticar o seu braço pra fora ou abrir a porta e derrubar um destes malucos que ficam fazendo zigue-zague e colecionando retrovisores por onde passam, esta é sua comunidade! Deixe aqui a sua experiência (mesmo se você não tiver conseguido derrubar o infeliz!)* ".

Fonte: www.orkut.com

Uma infinidade de reportagens em jornais, revistas e na *internet*, indubitavelmente, demonstra o crescente interesse pela temática dos *motoboys*. Nas rádios e na televisão tornou-se um tema comum em programas sensacionalistas, jornalísticos e humorísticos. No cinema pelo menos quatro filmes, cada um ao seu modo, retrataram parte do universo constitutivo da atividade profissional dos *motoboys*[152].

Em maio de 2008, um evento intitulado 1ª Semana de Cultura *Motoboy* realizada no Centro Cultural Popular da Consolação (CCPC) contou com uma programação marcada pela música, intervenções artísticas diversas, mostra de filmes e oficinas, etc. Na verdade os próprios *motoboys*, paulatinamente, passaram a mostrar nos meios de comunicações outras habilidades para além da garupa de suas motocicletas. Neste mesmo ano, Marcelo Alvarez, conhecido como o poeta *motoboy*, foi entrevistado no Programa do Jô, onde além de declamar suas poesias sobre o cotidiano dos *motoboys* mostrou uma realidade dura com inteligência e bom humor. Outro exemplo a ser citado é o grupo de Rap CR 13 "*125 Motivos de*

[152] O primeiro deles é o **"***Na Garupa de Deus***"**, um documentário de 2002, dirigido por Rogério Corrêa que retrata a realidade da profissão dos *motoboys,* desde os chamados *cachorros loucos* aos que lamentam a falta de oportunidades. Em 2003 foi a vez do premiado filme na Mostra Internacional de Cinema de São Paulo "*Motoboys: Vida Loca*", dirigido por Caíto Ortiz. Pontuado por entrevistas marcantes com os *motoboys,* autoridades e intelectuais, ele tentou mostrar a intimidade, o comportamento, os medos e sonhos de uma atividade cada vez mais crescente e geradora de conflitos. O terceiro filme foi "*12 Trabalhos*", do cineasta Ricardo Elias, em 2006, que contava a história fictícia do jovem Heracles que recém saído Febem tenta superar seu passado trabalhando como *motoboy*. Por último, em 2008, o filme "*Linha de Passe*" apesar de não tratar diretamente da temática dos *motoboys* mostrou a vida nos seus limites mais tensos e brutais da periferia pobre de São Paulo a partir da história dos quatro filhos de Cleusa, 42 anos - grávida do quinto filho, sendo que Denis, o irmão mais velho, já pai de um filho, trabalhava como *motoboy*.

Correria", composto pelos *rappers motoboys* Junior 13, Carlinhos e Renato que contam em forma de música a realidade vivenciada pelos *motoboys* nas ruas e avenidas de São Paulo.

E na esteira dos *motoboys* contarem a sua própria história, um interessante projeto criado pelo artista plástico catalão Antoni Abad chamado Canal**Motoboys*, hospedado na *internet* (www.zexe.net/saopaulo), é levado a cabo por doze *motoboys* munidos de celulares, que registram e transmitem através de fotos e textos as impressões particulares do cotidiano tenso e complexo da metrópole de São Paulo.

É a história dos vencidos que rompe a tradição historicista (Benjamin, 1996: 222-232) e se impõe como possibilidade de mudanças nos hábitos e comportamentos, transformando as relações entre as pessoas e, também, redefinindo as formas de apropriação do espaço, da arte, da cultura. É assim que do advento do espaço da cultura emerge o cidadão crítico, pois "*Incluindo o processo produtivo e as práticas sociais, a cultura é o que nos dá a consciência de pertencer a um grupo, do qual é o cimento*" (Santos, 1987:61).

Nesta condição o cidadão não seria apenas aquele que se reproduz, mas sim, aquele que produz o novo. O saber não teria noção de raridade, nem tão pouco seria fetichizado, se efetivaria como experiência trocada, transmitida ou narrada. As formas de violência e de intolerância que se espraiam nas periferias pobres, nas favelas, nas ruas e avenidas, associadas comumente à pobreza e, mais recentemente, aos trabalhadores precários, seriam postas em xeque. Os *motoboys* com seu Hip-Hop, sua poesia, seus movimentos sociais, seriam parte das contra-racionalidades às estratégias da racionalidade do sistema imperante. As técnicas passam a ser instrumentos de difusão dessa nova realidade urbana: *"a emergência das técnicas de informação, as quais – ao contrário das técnicas das máquinas – são constitucionalmente divisíveis, flexíveis e dóceis, adaptáveis a todos os meios e culturas [...] estarão ao serviço do homem*" (Santos, 2003:174).

Os *motoboys* que surgem justamente no contexto das crises sindicais e de identidade da classe trabalhadora[153] mais do que suscitar os pontos de resistência,

[153]"*reduz-se fortemente o poder sindical, historicamente vinculado aos trabalhadores 'estáveis' e, até agora, incapaz de aglutinar os trabalhadores parciais, temporários, precários, da economia informal etc. Com isso, começa a desmoronar o sindicalismo vertical, herança do fordismo e mais vinculado à categoria profissional, mais corporativa. Este tem se mostrado impossibilidado de uma abrangência maior e que privilegie as esferas*

revelam-se como focos incandescentes de contra-racionalidades na paisagem cinzenta da metrópole. Mas esses pontos de resistência ao poder inserem-se em táticas localizadas e diferenciais no espaço, com efeitos globais em toda a cidade:

> *Esses pontos de resistência estão presentes em toda a rede de poder. Portanto, não existe, com respeito ao poder, um lugar da grande Recusa [...] Mas sim resistências, no plural, que são casos únicos: possíveis, necessárias, improváveis, espontâneas, selvagens, solitárias, planejadas, arrastadas, violentas, irreconciliáveis, prontas ao compromisso, interessadas ou fadadas ao sacrifício*" (Foucault, 2006:106).

Nestes termos, os *motoboys* lançaram-se nas ruas e avenidas de São Paulo no início de 2008 a fim de recusarem as novas imposições do poder regulador e normatizador. A primeira grande mobilização de *motoboys* deu-se no dia 11 de janeiro de 2008, organizada por Ernane Pastore, Presidente da AMM, que contou com a participação de 2500 *motoboys*[154]. Estes, protestando contra o aumento do seguro obrigatório (DPVAT) para licenciar a motocicleta – que subiu de R$183,84 para R$254,16 – e contra as resoluções 203 e 219 do Conselho Nacional do Trânsito (Contran) que estabeleciam, respectivamente, a disciplinarização do uso do capacete e de equipamento de segurança (Anexo 2) – partiram do Pátio do Colégio no centro, passando pela sede da Prefeitura, pela Avenida Paulista e foram até a Marginal Pinheiros.

Motoboys fecham ruas e prometem novos bloqueios relâmpagos em SP

Grupo de 2.500 manifestantes reclamou do aumento no seguro obrigatório e de novas exigências de segurança

Fonte: O Estado de São Paulo, 12/01/08

---

intercategoriais, interprofissionais, por certo um tipo de sindicalismo mais capacitado para aglutinar o conjunto dos trabalhadores, desde os 'estáveis' até os precários, vinculados à economia informal" (Antunes, 2003:70).

[154] *Motoboys fecham as ruas e prometem novos bloqueios relâmpagos em SP*. Jornal O Estado de São Paulo, 12 de janeiro de 2008. No mesmo dia na matéria de Aiuri REBELLO. *Protesto de motoboys fecha marginal e pára o trânsito.* Jornal Diário de São Paulo, 12/01/08, noticiava que o número não passava de 400 manifestantes.

Outra manifestação realizada em 18 de janeiro de 2008, organizada por Gilberto dos Santos, o Gil, presidente do SindimotoSP, deu-se devido a intenção da Prefeitura de São Paulo proibir o uso da garupa da motocicleta por passageiro e, também, proibir a circulação de motocicletas nas vias expressas das Marginais Pinheiros e Tietê a partir do dia 11 de fevereiro de 2008. Sobre este projeto, levado a cabo pela CET, Heloísa Martins explica:

> *o assunto motocicleta é considerado como muito delicado pela administração municipal, os motociclistas acabam espontaneamente se manifestando, nos últimos tempos teve várias manifestações em frente ao gabinete do prefeito, e no final do ano passado, mais por conta de uma das resoluções do Contran do que por conta de uma atuação da prefeitura. E como essas mobilizações são muito barulhentas, a prefeitura acaba ficando de sobreaviso pra não causar tanto impacto público, manifestações tudo mais. A gente saiu em defesa da proibição da circulação das motocicletas nas vias expressas das Marginais Tietê e Pinheiros por conta do número absoluto de mortes que ocorrem nessas pistas, tanto absoluto quanto relativo; ainda que relativizando pela quilometragem da pista, é o maior índice morte/quilômetro de São Paulo.*

De fato essas proposições da Prefeitura de São Paulo acabaram impulsionando uma manifestação histórica de *motoboys*, conforme expressão do Jornal *A Voz do Motoboy* (distribuído pelo SindimotoSP). Embora a maioria dos jornais ter relatado que essa manifestação contou com a participação de 700 *motoboys*, dizendo-se basear nas estimativas da Polícia Militar, era factível a presença massiva desses trabalhadores que segundo o sindicato chegou a 10 mil manifestantes.

Os *motoboys* que chegavam em carreata na Praça Patriarca no Centro de São Paulo vinham de todas as regiões da cidade. Em frente à Prefeitura de São Paulo, reunidos aos montes, empunhavam os capacetes e gritavam palavras de ordens. No carro de som discursos se sucediam como forma de pressionar o poder público a aceitar suas pautas de reivindicações. Espontaneamente, ao que parece, o *motoboy* rapper *Junior 13* reconhecido na multidão, ainda com uniforme da empresa, dá uma pausa nas entregas, impunha o microfone cantando os versos "*Mais um Dia eu Levanto/Está Chovendo/Aquele Espanto/Pista Molhada, Escorregadia/Tira Fina do Carro do Doutor/Ei, Cachorro Louco/Loucos Motoboys/Todo Dia Eu Corro Risco*".

1. Manifestação de *motoboys* concentrada na Praça do Patriarca em frente a Prefeitura de São Paulo- 18/01/2008. Foto do autor, 18/01/2009.

2. Os *Motoboys* saindo da Praça do Patriarca e se dirigindo à Câmara dos Vereadores no Viaduto do Jacareí, no Centro de São Paulo – Foto do autor, 18/01/2009.

Não demorou muito tempo, o Gil e mais dois representantes do SindimotoSP foram recebidos por assessores da Prefeitura e da Secretaria Municipal de Transporte. Daí em adiante, seguiram em passeata até a Câmara dos Vereadores, no Viaduto do Jacareí, ainda no centro de São Paulo, onde foram recebidos pelos vereadores Adilson Amadeu (PTB) e Celso Jatene (PTB).

Motoboys protestam, mas regras são mantidas

AS RECLAMAÇÕES

1 Seguro obrigatório

2 Proibição nas marginais

3 Resoluções do Contran

4 Lei municipal que regulamenta o motofrete

Fonte: Jornal Agora São Paulo, 19/01/08

A VOZ DO MOTOBOY

Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo

Diretor Responsável: Gilberto Almeida dos Santos (Gil) — Edição nº 82 — Janeiro / 2008

SINDIMOTOSP COMANDA MOVIMENTO HISTÓRICO DA CATEGORIA!

PROTESTO DO DIA 18 DE JANEIRO REUNIU MAIS DE 10 MIL MOTOBOYS EMFRENTE À PREFEITURA E NA CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO

MOVIMENTO DOS MOTOBOYS TEVE REPERCUSSÃO NACIONAL

Fonte: Jornal A Voz do Motoboys, jan/2008

700 motoboys fazem protesto em São Paulo

Motociclistas ocuparam vias importantes, como Rebouças e Consolação, e chegaram a fechar a ligação Leste-Oeste

AS REIVINDICAÇÕES DOS MOTOBOYS

Fonte: Jornal Agora São Paulo, 19/01/08

É assim que a categoria dos *motoboys,* guiada por lideranças emergentes dentro de um espaço de rivalidade entre sindicatos e associações, aponta e atualiza sua força política no contexto da precarização no mundo do trabalho que se dá no espaço, contraditoriamente, como arma da fluidez e da interdição. É assim que os *motoboys,* usualmente donos dos corredores, tomam o asfalto e colocam a centralidade do trabalho e do espaço como trunfo político frente à ação das instâncias de poder - não é por acaso que em ano de eleição a Prefeitura decide recuar de suas proposições.

Prefeitura recua e libera motos nas Marginais

Naiana Oscar

A Prefeitura voltou atrás e não vai mais proibir a circulação de motos nas pistas expressas das Marginais a partir de 11 de fevereiro, como foi anunciado no início do mês passado. Segundo o secretário municipal de Transportes, Alexandre de Moraes, a medida foi suspensa por conta da intenção do governo federal de proibir a circulação de motocicletas entre as faixas de rolamento. "Entrei em contato com o Ministério das Cidades e fui informado de que essa é uma opção política para logo depois do recesso *(que termina na Quarta-Feira de Cinzas)*", disse Moraes. "Se entrar em vigor, muda totalmente a realidade."

Fonte: O Estado de São Paulo, 01/02/08

Restrição a motos está suspensa

>Prefeitura recua e adia proibição na Marginal

"As questões que justificam as faixas exclusivas (de motos), como fluidez e segurança, continuam"

Fonte: Jornal da Tarde, 01/02/08

É neste sentido que mais do que o fim do embate da relação capital-trabalho, os *motoboys* – muitas vezes, na sua condição de trabalho precário – ascendem no asfalto da metrópole e lutam tendo o espaço como lócus da resistência. Não por acaso que H. Lefebvre advertia "*nenhuma revolução social pode ter êxito sem ser, ao mesmo tempo, uma revolução consciente espacial*" (Soja, 1993: 116 apud Lefebvre, 1974). É desse modo que para E. Soja a Geografia crítica deve ser sintonizada com as lutas dos oprimidos na nova etapa do capitalismo:

> *as lutas emancipatórias de todos os que são marginalizados e oprimidos pela geografia específica do capitalismo [...] deve estar especialmente em sintonia com as particularidades dos processos contemporâneos de reestruturação e com os regimes emergentes de acumulação 'flexível' e de regulação social*" (Soja, 1993:93).

Destarte, as resistências e lutas impressas no espaço possibilitam por em xeque a racionalidade da ordem capitalista, comandada pelas exigências da circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações, que expõem os trabalhadores a péssimas condições trabalho e, no limite, vem ceifando vidas em nome de uma dita racionalidade capitalista.

Não se trata aqui de um *elogio a lentidão*, mas antes, em discutir, incitar um modelo civilizatório na metrópole de São Paulo que ultrapasse a banalização selvagem e gratuita da vida que se desenrola cotidianamente no trânsito urbano paulistano. Mais do que isto é reclamar um espaço e um tipo de sociabilidade que se funde para além dos ditames econômicos. Por fim, uma Geografia Crítica que se reconhece e reconhece a importância do homem no espaço, ou melhor, do espaço para o homem, faz desse reconhecimento um campo fértil à revolução do espaço cidadão, pois como nos ensina Milton Santos:

> "*Nas condições atuais, exige coragem, tanto no estudo como na ação, a fim de tentar fornecer as bases de reconstrução de um espaço geográfico que seja realmente o espaço do homem, o espaço de toda gente e não espaço a serviço do capital e de alguns*" (Santos, 1978:218).

4. BIBLIOGRAFIA

AGAMBEN, Giorgio. *O que resta de Auschwitz: o arquivo e a testemunha: homo sacer III*. São Paulo: Boitempo, 2008.

ALVES, Giovanni. *O Novo (e Precário) Mundo do Trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo*. São Paulo: FAPESP: Boitempo Editorial, 2000.

ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 9ª ed. São Paulo: Cortez: Unicamp, 2003.
____________ *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 1999.

BALBIM, Renato Nunes. Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo. Tese (Doutorado), Departamento de Geografia, USP. São Paulo, 2003.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.
_________________ *Comunidade: A busca por segurança no mundo atual*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

BENJAMIM, Walter. *Rua de Mão Única*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987.
_______________. *Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1996.

BENKO, Georges. *Economia, Espaço e Globalização*. São Paulo: Hucitec, 1996.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

BRAUDEL, Fernando. *Civilização Material, Economia e Capitalismo Século XV-XVIII. Os Jogos das Trocas.* São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CACCIAMALI, M.C. *Desgaste da Legislação Laboral e Ajustamento do Mercado de Trabalho no Brasil nos anos 90*. In: POSTHUMA, A. (organizadora). *Brasil. Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil. Políticas para conciliar os desafios do emprego e competitividade*, São Paulo: Ed.34, 1999, p.207-232.
________________. *Globalização e Processo de Informalidade*. *Economia e Sociedade,* IE, UNICAMP, São Paulo, n.14, p. 153-175, jul.2000.
________________. *Processo de Informalidade, Flexibilização das Relações de Trabalho e Proteção Social na América Latina. Perdas na contribuição à seguridade social no Brasil*. *Cadernos PUC de Economia* São Paulo, Educ, 2001
________________. *Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho na América Latina. Revista São Paulo em Perspectiva*, v.16 n.2 São Paulo abr./jun. 2002.

CACCIAMALI, Maria C. e BRITTO, André. *Flexibilização Restrita e Descentralizada das Relações de Trabalho no Brasil.* Revista Brasileira de Estudos do Trabalho, vol.2, n.2, 2002. p.91-120.

CACCIAMALI, M.C. e JOSÉ-SILVA, M.F. *Emprego e Seguridade Social: Mais uma Década Perdida no Mercado de Trabalho da América Latina. In:* Coggiola, O. *América Latina. Encruzilhadas da História Contemporânea,* São Paulo: Xamã, 2003, p. 215-232.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP: Ed. 34, 2003.

COELHO, Maritzel R. F. *Setor Informal e Reestruturação Produtiva: Uma alternativa de Emprego nos Anos 90*? In: CARLEIAL, Liana & VALLE, Rogério (orgs.). *Reestruturação produtiva e Mercado de trabalho no Brasil*. São Paulo: Hucitec: ABET, 1997.

CARLOS, Ana Fani. *A (Re)produção do Espaço Urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994.
________________ *Espaço-Tempo na Cidade*. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.
________________ *O Espaço Urbano. Novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Ed: Contexto, 2004.

CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes, 2003.

CASTELLS, Manuel. *Sociedade em Rede. O poder da identidade*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
_________________. *Sociedade em Rede. A Era da Informação*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Iná Elias de. *Geografia e Política: Território, Escalas de Ação e Instituições*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005

CERTEAU. Michel de. A Invenção do Cotidiano: artes de fazer. Petropólis: Vozes, 1994.

CLAVAL, Paul. *Espaço e Poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979

COMPANHIA DE ENGENHARIA E TRÁFEGO – CET. Motocicletas – *Evolução do número em circulação, 1995/2001.*
_____________________ *Evolução do Número em Circulação, Acidentes e Vitimas. Monitoração da Segurança, 20001.*
_____________________ *São Paulo Reduz os Acidentes de Trânsito. Ações de segurança.*
_____________________ *Desempenho do Sistema Viário. Monitoração da Fluidez, vol. 2003.*
_____________________ *Acidentes de Trânsito Fatais no Município de São Paulo, 2005.*
_____________________ *Pesquisa Qualitativa Motociclista. Club de Pesquisa Opinião & Mercado, 2005.*
_____________________ *Locais mais Perigosos de São Paulo. Sumário de Dados, 2006.*

____________________ *Mortes em Acidentes de Trânsito no Município de São Paulo, 2006*
____________________ Evolução do Número em Circulação, Acidentes e Vítimas, 2000 - 2005, (2008)

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METÔ). Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. São Paulo, 1997. CD-ROM
__________ Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. São Paulo, 2002. CD-ROM

DAMIANI, Amélia L. *A Crise na Cidade*. *In:* O*s Temas da Urbanização*. São Paulo: 1999. *In:* O Espaço no Fim do Século: a Nova Raridade/ Orgs. DAMIANI, Amélia L., CARLOS, Ana Fani, SEABRA, Odette Carvalho de L. São Paulo: Contexto, 1999.

DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo – Comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Ed. 34, (1992) 2007.
_______________ Foucault. Lisboa: Edições 70, 2005.

DEMAZIÈRE, Didier. *La Sociologie du Chômage*. Paris: La Découverte, 1995.

DIAS, Leila Christina. *Os Sentidos da Rede: Notas para discussão*. In: Redes, Sociedades e Territórios. Dias, Leila Christina, Silveira, Rogério Leandro L. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

DINIZ, Eugênio Pacelli Hatem. *Entre as Exigências de tempo e os Contrangimentos do Espaço: As condições acidentogênicas e as estratégias de regulamentação dos motociclistas profissionais*. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção) UFMG. Minas Gerais, 2003.

DINIZ, Eugênio P. H.; JACKSON FILHO, J. M.; SAMPAIO, Maria do Rosário; PEREIRA, A. C. O.; ASSUNÇÃO, Ada Ávila; LIMA, Francisco de Paula Antunes. *Recomendações Técnicas para a prevenção de acidentes no setor de* motofrete. Fundacentro. São Paulo, v. 1, p. 60, 2006.

DINIZ, Eugênio Paceli Hatem; ASSUNCAO, Ada Ávila and LIMA, Francisco de Paula Antunes. *Prevenção de Acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo*. Revista Ciência e Saúde Coletiva. vol.10, n.4, pp. 905-916, 2005.

FREIRE, Paulo. *Pedagogia do Oprimido*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2002.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo : Cortez/EDUSP, 2000.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar E Punir*: *História da violência nas prisões*. Petropolis : Vozes, 1987.

_____________. *Historia da sexualidade*: *a vontade de saber*. São Paulo. Graal, 2006.
_____________. *A Filosofia Analítica da Política*. In: *Ditos e Escritos V*. *Ética, Sexualidade, Política*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, (1978) 2004.
____________ *A Vida dos Homens Infames*. In: Ditos e Escritos IV. *Estratégia, Poder-Saber*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, (1978) 2003.
____________ *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Gral, (1979), 2009.
_____________. *Sujeito e poder*. In: DREYFUS, Hubert e RABINOW, Paul. *Michel Foucault, uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica*. Rio de Janeiro: Forense, 1995.
_____________ *Segurança, Território, População: curso dado no Collège de France (1977-1978).* São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GOMES, Paulo César da Costa. *A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

GOTTDIENER, Mark. *A Teoria da Crise e a Reestruturação sócio-espacial: o caso dos EUA*. *In*: Orgs. PRETECEILLE, Edmund e VALLADARES, Lícia. A Reestruturação Urbana. São Paulo: Nobel, 1990.

GRANOU, André. *Capitalismo e Modo de Vida*. Porto: Afrontamentos, 1975.

GUIMARÃES, Nadya Araújo. *Por uma Sociologia do Desemprego*. REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS, vol.17, n. 50, 2002
__________________________*Transições ocupacionais e representações sobre a procura de trabalho*. Comparando mercados de trabalho sob distintos regimes de welfare (São Paullo,, Pariis e Tóquiio). ANPOCS – Associação Nacional de Pós-Graduação em Ciências Sociais XXVIII. Caxambu, 2004.

HAESBAERT, Rogério. *Territórios alternativos*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2002.
________________ *O mito da Desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. *A Natureza do Poder: Técnica e ação social*. In: Comunicação e Redes de Poder em Saúde, 2º Congresso Brasileiro de Ciências Sociais em Saúde, São Paulo, 2000.

HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
_______________ *A Condição Pós-Moderna – Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural.* São Paulo: Ed. Loyola, 1996.

HOBSBAWM, Eric. *Era dos Extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

IBOPE OPINIÃO. *Motociclistas de São Paulo: Região Metropolitana de São Paulo*. Pesquisa de Opinião Pública, Agosto de 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) & SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE). *Economia Informal Urbana*. Rio de Janeiro, 2005.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*. Brasília, 2003

JORGE, Maria Helena P. M; KOISUMI, Maria S. et al. *Acidentes de Moto no Final do Segundo Milênio.* ABRAMET – Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego. São Paulo, p. 53-62, jan-fev. 2001.

KOWARICK, Lúcio. A Espoliação Urbana. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

KURZ, Robert. *Colapso da Modernização: da derrocada do socialismo de caserna a crise da economia mundial.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
_____________ *Os últimos combates.* São Paulo: Ed. Vozes, 1997.

LACOSTE, Yves. Geografia: isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. Campinas: Ed. Papirus, 1985.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LAZZARATO, Maurizio & NEGRI, Antônio. *Trabalho Imaterial: formas de vida e produção de subjetividade*. Rio de Janeira: DP&A, 2001.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito a Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
_______________ *A Revolução Urbana. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.*
_______________ *Espacio y Política: el derecho a la ciudad*. Barcelona: Península, 1976.
_______________ *A Vida Cotidiana no Mundo Moderno.* São Paulo: Ática, 1991.

LEMOS, Amália Inês Geraiges de. *Modernidade e Cidades Latino-Americanas: Rio de Janeiro e Buenos Aires*. Tese de Livre Docência, Universidade de São Paulo, USP. São Paulo, 1996.
_____________________________. *Metropolização e Modernidade. As Metrópoles da América Latina*. In: Scarlato, F C; Santos, M A; Souza, M A A, et Al (Orgs). *Novo Mapa do Mundo: Globalização e Espaço Latino-Americano São Paulo*: Hucitec/Anpur, 1993.
_____________________________ *A Metropolização nos Países de Terceiro Mundo*. Revista do Departamento de Geografia (USP), São Paulo, n. 13, p. 7-36, 1999.
_____________________________. *São Paulo: A Metrópole Financeira da América do Sul*. *In*: Geografias de São Paulo: A Metrópole do Século XXI. Orgs. Carlos, Ana Fani & Oliveira, Ariovaldo Umbelino. Contexto. São Paulo, 2004.
_____________________________. *A Metropolização nos Países de Terceiro Mundo*. Revista do Departamento de Geografia. São Paulo, n.13, 2006.

LEMOS, Amalia Inés G. de; Scarlato, Francisco C.; Machado, Reinaldo P. P. *O Retorno à Cidade Medieval: Os condomínios Fechados da Metrópole Paulistana*. *In*:

Latinoamérica, Países Abiertos, Ciudades Cerradas. Coord. Barajas, Luis Felipe C. Unesco. Guadalajara, 2002.

MALAGUTI, Manoel Luiz. *Crítica à Razão Informal: a imaterialidade do salariado*. São Paulo; Vitória: Boitempo Editorial: EDUFES, 2001.

MARTINS, Heloísa H. *A Terceirização no Contexto da Globalização da Economia*. Araraquara, 1994. In Temas/ org. Blass, Leila Silva. Araraquara: Unesp, 1994.
_______________ *Terceirização: Diversidade e Negociação no Mundo do Trabalho*. São Paulo: Hucitec/ Cedi/ Nets, 1994.

MARTINS, Renato; DOMBROWSKI, Osmir et al. *Mapa do Trabalho Informal na Cidade de São Paulo.* São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2000.

MARX, Karl. *O Capital – Crítica da Economia Política.* Livro Primeiro. *O processo de produção do capital*. São Paulo: Ed. Nova Cultural, 1998.
__________. *O Capital – Crítica da Economia Política.* Livro Segundo. *O processo de circulação do capital*. Vol.III. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Saúde Brasil: Uma análise da situação de saúde Brasília* – DF, 2007.

MOREIRA, R. *Os Períodos Técnicos e os Paradigmas do Espaço e do Trabalho*. *Rev. Ciência Geográfica*, 2000, (Seção Bauru/AGB), Ano VI-Vol II, n^{o} 16, maio/agosto, p. 04-08.

NEVES, Gervásio Rodrigo. Territorialidade, desterritorialidade, novas territorialidades (algumas notas). In: SANTOS et all (org.) Território, Globalização e Fragmentação. São Paulo: HUCITE, 1994.

OLIVATO, Alessandra. *Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito: um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista*. Dissertação (Mestrado em Sociologia), USP. São Paulo, 2002.

OLIVA, Jaime Tadeu. *O Automóvel como Elemento Constituinte e Constituidor da Cidade de São Paulo*. Doutorado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 2003

OLIVEIRA, Francisco. *Crítica à Razão Dualista: O Ornitorrinco*. São Paulo: Ed. Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Gilvando Conceição. *Trabalho, Vitimização e criminilização no cotidiano de motoboy de Salvador*. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) UFBA. Salvador, 2003.

PAMPLONA, João Batista. *A Atividade Informal do Comércio de Rua e a Região Central de São Paulo*. In: COMIN, A. SOMECK, N. *Caminhos para o Centro - Estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. Cebrap, Emurb e Centro de Estudos da Metrópole, 2004.

PARK, Robert Ezra. *A Cidade: Sugestões para investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano*. In: org. Velho, Otávio Guilherme. *O Fenômeno Urbano*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

POCHMANN, Márcio. *A Inserção Ocupacional e o Emprego dos Jovens*. São Paulo: ABET, 1998.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. Sao Paulo: Ática, 1993.

RATZEL, Friedrich. *Geografia do Homem (Antropogeografia).* In: Ratzel. MORAES, Antônio Carlos R. (org) Ed. Ática. São Paulo, 1990.

RODRIK, D. *Has globalization gone too far?* Washington, Institute For International Economics, 1997.

SANTOS, Milton*. Por uma Geografia Nova. Da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: Editora Hucitec, 1978.
_______________ O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004 [1979].
_______________ *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Ed. Hucitec., 1982.
_______________ *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.
_______________ *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo.* São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990.
_______________ *Urbanização Brasileira*. São Paulo: Edusp, 2005a [1993].
_______________ *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional.* São Paulo: Ed. Hucitec, 1994.
_______________ *A Natureza do Espaço – Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp. 2002 [1996].
_______________ *Economia Espacial: Críticas e Alternativas*. São Paulo: Edusp, 2003.
_______________ *Por uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro, São Paulo: Ed. Record, 2003a.
_______________ *Da Totalidade ao Lugar*. São Paulo: Edusp, 2005b.
_______________ *O Tempo nas Cidades*. Revista Ciência e Cultura. [online]. 2002b, v. 54, n. 2, pp. 21-22.

SASSEN, Saskia. *As Cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Nobel, 1998.

SCARLATO, Francisco Capuano. *A expansão da Indústria Automobilística e Metropolização de São Paulo*. Mestrado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 1981.

SCHOR, Tatiana *O Automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)*. Mestrado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 1999.

SEABRA, Odette C. L. *A Insurgência do Uso. In:*Henri Lefebvre e o retorno à dialética, Martins, J. S. (org.). São Paulo: Hucitec, 1996.

SENELLART, Michel. *A Crítica da Razão Governamental em Michel Foucault*. Tempo Social, Revista de Sociologia da USP 7 (1-2), outubro, 1-14, 1995

SERAPHIM, Luís Antônio. *Motocicletas no Trânsito*. Revista de Engenharia, São Paulo, nº 542, 2000. http://www.brasilengenharia.com.br Acessado em 04/01/2006.

SILVA, Luiz Antônio Machado da. *Trabalho Informal: teoria, realidade e atualidade*. *Tempo e Presença*, Rio de Janeiro, v.15, n. 269, p. 31-34, 1993. ____________________________. Da Informalidade à Empregabilidade. CADERNO CRH, Salvador, n. 37, p. 81-109, jul./dez. 2002.

SILVEIRA, Maria Laura. *São Paulo: os dinamismos da pobreza*. In: Carlos, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. Vol. 2. São Paulo: Contexto, 2004.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. *O Território: sobre espaço e poder. Autonomia e desenvolvimento*. In CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

SOUZA, Maria de F. M., Malta, Deborah C. et al. *Análise Descritiva e de Tendência de Acidentes de Transporte Terrestre para Políticas Sociais no Brasil*. Epidemiologia e Serviços de Saúde, 16(1), pag.33 – 44, 2007.

SOTO, Hernando de. *Economia Subterrânea: uma analise da realidade peruana*. Rio de Janeiro: Globo, 1987.

STIEL NETO, A; MUFAT, João; AVLASEVICIUS, Sylvia. *Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito*. http://www.n-a-u.org/*motoboys*1.html. Acessado em 09/11/2005

VAINER, Carlos. *Reflexões sobre o Poder de Mobilizar e Imobilizar na Contemporaneidade. In:* Povoa Neto, Helion (org.). *Cruzando Fronteiras no Limiar do 3º Milênio*. Rio de Janeiro: Revan, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo. *O que é Trânsito*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985.
_________________________ *A Circular é preciso, viver não é preciso*. São Paulo: Ed. Fapesp, 1999.
_________________________ *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

VERONESE, Andréa Márian & Oliveira, Dora Lúcia L. C. de. *Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde*. Cad. Saúde Pública v.22 n.12 Rio de Janeiro, 2006.

TAVARES, Maria Augusta. *Trabalho Informal: os fios (in)visíveis da produção capitalista*. Revista Outubro: Revista do Instituto de Estudos Socialistas, São Paulo n. 7. p. 49-60 2002.

TELLES, Vera da Silva e Cabanes, Robert orgs. *Nas Tramas da Cidade: Trajetórias Urbanas e seus Territórios*. São Paulo: Humanitas, 2006.

TELLES, Vera da Silva, HIRATA, Daniel Veloso. *Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito*. Revista de Estudos Avançados, São Paulo, 21 (61), 2007.

TELLES, Vera da Silva. *Mutações do trabalho e experiência urbana*. Tempo Social, São Paulo, v. 18, n. 1, pp. 173-195, junho 2006.

JORNAIS E REVISTAS

CASAGRANDE, Fernando. *Motoboy*: profissão perigo. Revista Veja SP , 25/11/1996.
GRANATO, Alice. *Loucos pelo Perigo*. Revista Veja, 07/07/1999.
CHAVES, Mauro. *Impuníveis Bestas-Feras*. O Estado de São Paulo, 16/06/01.
DUPAS, Gilberto. Nós e os *motoboys*. O Estado de São Paulo, 30/06/2001
BONASSI, Fernando. Cachorros loucos. Folha de São Paulo, 9/03/2003.
TERRAZ, Regina. *Motoboy de SP vai ter de mostrar ficha limpa.* Jornal Diário de São Paulo, 09/12/03.
SEABRA, Cátia. *Contra Marta, 'exército' de 200 mil motoboys vira alvo de Maluf e Serra.* Folha de São Paulo, 8/8/2004
FROTA, Marcel. *Atrás nas pesquisas, Marta derruba a taxa de motoboys*. Jornal Diário de São Paulo, 12/10/2004.
ROHTER, Larry. *Motoboys de São Paulo são odiados, mais indispensáveis.* The New York Times, 30/11/2004.
BAPTISTA, Renata. *Decreto de Serra reduz taxa para os motoboys*. Jornal Folha de São Paulo, 12/08/05.
MAUTNER, Anna Verônica *Os Motoboys e Eu*. Folha de São Paulo, 05/06/2005.
FRANZON, Davi. *Para motoboy, nova regra é letra morta*. Diário do Comércio, 26/10/2005.
BALOGH, Giovanna. *Fiscalizar Motoboys será quase impossível*. Jornal da Tarde, 20 de outubro de 2005.
TERRAZ, Regina. *Motoboys deixam de cumprir regras por medo de agressão*. Diário de S. Paulo, 1/12/05
MUG, Mauro. *Fiscalização de motoboys: marcha lenta.* Jornal da Tarde, 4 de março de 2006.
__________ *Fiscalização de motoboy fica no papel*. O Estado de S. Paulo, 4 de março de 2006.
TOLEDO, Benedito Lima. *Motoboys*, Caminhões e Ônibus. O Estado de São Paulo, 21/08/2006.

GALANTE, Raphael. Venda de motos deve bater a de carros pela primeira vez na história. Jornal DCI Comércio, 30/01/ 2007.

IZIDORO, Alencar *São Paulo quer multar moto que anda entre carros*. Jornal Folha de São Paulo, 24/04/2007.

REBELLO, Aiuri. *Protesto de motoboys fecha marginal e pára o trânsito.* Jornal Diário de São Paulo, 12/01/08

MASSON, C, LIMA, F. et. al. Uma guerra sobre o asfalto. Revista Época, 21/01/2008.

DUARTE, Alessandro e VEIGA, Edison. Os donos da rua. Revista Veja SP, 30/01/2009.

SORANO, Vitor. Empresa de motofrete usa Opala como escritório. Jornal Agora São Paulo, 09/02/2008.

ORLOWSK, Maristela. *Secretaria promove primeiro curso de formação de motoboys*. Jornal Diário do Comércio, 17 de março de 2008.

CINTRA, Marcos. O custo econômico do congestionamento. Jornal Folha de São Paulo, 14/4/2008.

LEITE, Eleilson. A revolução cultural dos *Motoboys*. Caderno Brasil de Le Monde Diplomatique, 17/05/2008.

ROSSI, Jones. *Mortes no Trânsito se Igualam a Homicídios*. Jornal da Tarde, 18/06/2008.

SPINOSA, Marcela. Motofrete: Até Kombi serve como escritório. Jornal da Tarde, 21/07/2008.

Toledo, Roberto P. Fascínio e terror dos *Motoboys*. Revista Veja, 12/11/2003.

FELINTO, Marilene. Motocicletas e a luta de classes sobre rodas. Revista Caros Amigos, jun. 2009.

SITES CONSULTADOS

http://www.abraciclo.com.br

http://www. abrambrasil.org.br

http://www.cetesb.sp.gov.br

http://www.denatran.gov.br

http://www.detran.sp.gov.br

http://www.ebitempresa.com.br

http://www. estadao.com.br

http://www.ibge.gov.br

http://www.infomoto.com.br

http://www.mtecbo.gov.br
http://www.nossasaopaulo.org.br
http://www6.prefeitura.sp.gov.br
http://www.sempla.prefeitura.sp.gov.br
http://www.sindimotosp.com.br
http://www.sptrans.com.br/clipping

1. ANEXO

Anexo 1
Antena Ver Desenho 09–01–0002.dwg
Lay Out Baú,Ver Desenho 09–01–0005.dwg
Baú Ver Desenho 09–01–0004.dwg
ESPAÇO RESERVADO PARA PUBLICIDADE
Mata–Cachorro Ver Desenho 09–01–0003.dwg
DTP 2005
Faixa Refletiva, Ambos os Lados.
Faixa Refletiva, Moto, ambos os lados, Ver Nota 2.
PARALAMAS DA MOTOCICLETA.
2 (DOIS) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO
PARALAMAS DA MOTOCICLETA.
PLACA
DTP 2006
MOLDURA DE PLACA
CORTE "A-A"
Fixar a placa com quatro (4) parafusos.
Faixa Refletiva.
DETALHE "A" VER NOTA 3
DETALHE "B" VER NOTA 3
PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO
DTP

Anexo 2
Abertura
450
Máx.700
NOME DA EMPRESA
000.000-00
AAA-7777
Lay–Out Ver Desenho 09–01–0005.dwg
Não exceder a traseira original.
ESPAÇO RESERVADO PARA PUBLICIDADE
Em Ambos os lados.
Faixa Reflexiva, ambos os lados.
Base de fixação da moto.
Rabeta da moto.
Ver Nota 4
Faixa Reflexiva, ambos os lados, da moto, Ver nota 3.
PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO
DTP

2. ANEXO

RESOLUÇÃO Nº 219, DE 11 DE JANEIRO 2007

Estabelece requisitos de segurança para transporte remunerado de cargas por motocicleta e motoneta.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Considerando a necessidade de fixar requisitos de segurança para o transporte remunerado de cargas em motocicleta e motoneta, na categoria aluguel, para preservar a segurança do trânsito e dos condutores desses veículos;

Considerando a necessidade de definição de cores e especificações técnicas dos dispositivos retrorefletivos para capacetes exigidos pelo Anexo I da Resolução 203/2006 para transporte remunerado;

Considerando que consta dos processos: 80001.013175/2006-18 e 80001.014907/2006-89, resolve:

Art. 1° Os Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão registrar os veículos tipo motocicleta e motoneta, na categoria aluguel, quando utilizados para transporte remunerado de cargas.

§ 1° A placa de identificação da motocicleta e motoneta deverá ser na cor vermelha, atendendo às exigências da Resolução 45/98, do Contran e o disposto no artigo 135 do CTB.

Art. 2° Na motocicleta e motoneta poderão ser incorporados ou instalados dispositivos para transporte de cargas, obedecidos os limites e condições estabelecidos pelos fabricantes ou importadores dos veículos.

Parágrafo único - Será admitida a instalação de dispositivos de fixação permanente ou removíveis, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie carga.

Art. 3º Os dispositivos de transporte de cargas em motocicleta e motoneta poderão ser do tipo fechado (baú) ou aberto (grelha), desde que atendidas as dimensões máximas fixadas nesta Resolução e obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação e ao peso máximo admissível.

§1º Os pontos de fixação para instalação do equipamento, bem como a capacidade máxima admissível de carga, por modelo de veículo, serão comunicados ao DENATRAN, pelos fabricantes, na ocasião da obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), para os novos modelos, e mediante complementação de informações do registro marca/modelo/versão, para a frota em circulação;

§2º As informações do parágrafo primeiro serão disponibilizadas no manual do proprietário e/ou boletim técnico distribuído nas revendas dos veículos e nos sítios dos fabricantes, em texto de fácil compreensão e sempre que possível auxiliado por ilustrações;

§3º As informações do parágrafo primeiro serão disponibilizadas no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação desta resolução para os veículos lançados no mercado nos últimos 5 (cinco) anos, e em 180 (cento e oitenta) dias passarão a constar do manual do proprietário, para os veículos novos nacionais ou importados.

Art. 4º O equipamento do tipo fechado (baú) deve atender aos seguintes limites máximos externos, de largura, altura e comprimento.

I- largura 60 (sessenta) cm;
II- comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo.
III- altura: não poderá exceder a 70 (setenta) cm de sua base central, medida a partir do assento do veículo;

Art. 5º o equipamento tipo aberto (grelha) deve atender aos seguintes limites máximos externos de largura e comprimento:

I- largura 60 (sessenta) cm;
II- comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo;
III- altura: a carga acomodada no dispositivo não poderá exceder a 40 (quarenta) cm de sua base central, medida a partir do assento do veículo.

§1º No caso do equipamento tipo aberto (grelha), as dimensões da carga a ser transportada não pode extrapolar a largura e comprimento da grelha.

§2º Nos casos de montagem combinada dos dois tipos de equipamento, tipo fechado montado sobre grelha, a caixa fechada (baú) não pode exceder as dimensões de largura e comprimento da grelha, admitida a altura do conjunto em até 70 cm da base do assento do veículo.

Art. 6º Será admitida a utilização de alforjes, bolsas ou caixas laterais, obedecidos os seguintes limites máximos:

I- largura: não poderá exceder as dimensões máximas dos veículos, medida entre a extremidade do guidão ou alavancas de freio à embreagem, a que for maior, conforme especificação do fabricante do veículo;
II- comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo;
III- altura: não superior à altura do assento em seu limite superior.

Art. 7º A posição do dispositivo e a forma de fixação do objeto a ser transportado, não podem interferir na utilização, na montagem ou no funcionamento de nenhum equipamento original do veículo, assegurando-se o seguinte:

I- quando o dispositivo ocupar parcialmente o assento do veículo, não será permitido o transporte de passageiro;
II- o condutor deverá permanecer visível aos condutores dos demais veículos em circulação na via;
III- os dispositivos de iluminação e sinalização, assim como a placa de identificação do veículo, deverão manter condições de visibilidade de acordo com o previsto no Código de Trânsito Brasileiro e legislação vigente;
IV- os dispositivos de iluminação e sinalização do veículo devem manter-se inalterados em sua forma, posição de instalação e especificação original

Art. 8º O equipamento do tipo fechado (baú) deve conter faixas retrorefletivas conforme especificação no Anexo I desta Resolução , de maneira a favorecer a visualização do veículo durante sua utilização diurna e noturna.

Art. 9° O condutor da motocicleta e motoneta utilizada para transporte remunerado de carga deverá utilizar capacete que atenda as exigências da Resolução 203/2006 e conter faixas conforme especificação no Anexo II desta Resolução.

Art. 10 O condutor da motocicleta e motoneta utilizada para transporte remunerado de cargas deverá utilizar colete para favorecer a visualização durante sua utilização diurna e noturna conforme especificação no Anexo III desta Resolução.

Art. 11. O descumprimento das prescrições desta Resolução sujeitará o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas nos artigos 230, incisos V e XII e 231, inciso VIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Não incorrem em penalidade os veículos registrados na espécie carga, que trafeguem somente com o dispositivo de fixação, sem o baú ou a grelha, e que estejam transportando passageiro, desde que mantidas as características originais do assento e do apoio dos pés (estribo para o passageiro).

Art. 12. As caixas especialmente projetadas para a acomodação de capacetes, não estão sujeitas às prescrições desta resolução, podendo exceder a extremidade traseira do veículo em até 15 cm.

Art. 13. A adequação dos veículos em circulação às prescrições desta Resolução deverá ocorrer até a data limite do seu licenciamento.

Art. 14. Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente

LUIZ CARLOS BERTOTTO
Ministério das Cidades – Titular

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes – Titular

JOSÉ ANTONIO SILVÉRIO
Ministério da Ciência e Tecnologia – Suplente

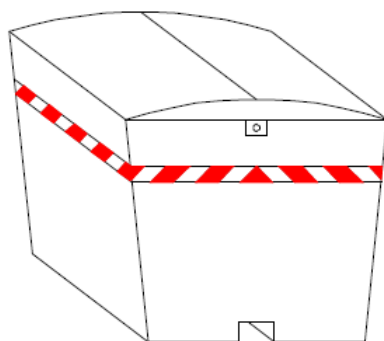
CARLOS ALBERTO RIBEIRO DE XAVIER
Ministério da Educação - Suplente

RUY DE GOES LEITE DE BARROS
Ministério do Meio Ambiente – Titular

DISPOSITIVOS RETROREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA BAÚ DE MOTOCICLETAS

1 – Localização

O baú deve contribuir para a sinalização do usuário de dia como a noite, em todas as direções, através de elementos retrorefletivos, aplicados na parte externa do casco, conforme diagramação:

2 -

a) Dimensões

O elemento no baú deve ter uma área total que assegure a completa sinalização das laterais e na traseira.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverá seguir o seguinte padrão:

b) Os limites de cor (diurna) e o coeficiente mínimo de retrorefletividade em candelas por Lux por metro quadrado devem atender às especificações do anexo da Resolução CONTRAN 128/01.

c) O retrorefletor deverá ter suas características, especificadas por esta Resolução, atestada por uma entidade reconhecida pelo DENATRAN e deverá exibir em sua construção uma marca de segurança comprobatória desse laudo com a gravação das palavras APROVADO DENATRAN, com 3mm. de altura e 50mm. de comprimento em cada segmento da cor branca do retrorefletor.

DISPOSITIVOS RETROREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA CAPACETES

1 – Localização

O capacete deve contribuir para a sinalização do usuário de dia como a noite, em todas as direções, através de elementos s, aplicados na parte externa do casco, conforme diagramação:

2 -

a) Dimensões

O elemento retrorefletivo no capacete deve ter uma área total de, pelo menos, 0,014 m², assegurando a sinalização em cada uma das laterais e na traseira.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverá seguir o seguinte padrão:

b) Os limites de cor (diurna) e o coeficiente mínimo de retrorefletividade em candelas por Lux por metro quadrado devem atender às especificações do anexo da Resolução CONTRAN 128/01

c) O retrorefletor deverá ter suas características, especificadas por esta Resolução, atestada por uma entidade reconhecida pelo DENATRAN e deverá exibir em sua construção uma marca de segurança comprobatória desse laudo com a gravação das palavras APROVADO DENATRAN, com 3mm. de altura e 50mm. de comprimento em cada segmento da cor branca do retrorefletor.

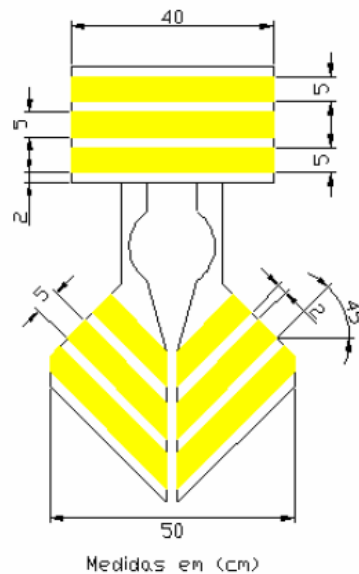
DISPOSITIVOS RETROREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA COLETE

1 – Localização

O colete é de uso obrigatório e deve contribuir para a sinalização do usuário de dia como a noite, em todas as direções, através de elementos retrorefletivos e fluorescentes.

2 -

a) Dimensões
O elemento retrorefletivo no colete deve ter uma área total mínima de, pelo menos 0,13 m², assegurando a completa sinalização do corpo do condutor, sendo fluorescente para assegurar a identificação diurna e noturna do motociclista.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverá seguir o seguinte padrão, sendo que a parte amarela representa o refletivo enquanto a parte branca representa o tecido de sustentação do colete:

RESOLUÇÃO 203 DE 29 DE SETEMBRO DE 2006

Disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizados e quadriciclo motorizado, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da atribuição que lhe confere o art.12, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

Considerando o disposto no inciso I dos artigos 54 e 55 e os incisos I e II do artigo 244 do Código de Transito Brasileiro,

Resolve:

Art. 1º É obrigatório, para circular na vias publicas, o uso de capacete pelo condutor e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizado e quadriciclo motorizado.

§ 1º O capacete tem de estar devidamente afixado à cabeça pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior.

§ 2º O capacete tem de estar certificado por organismo acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, de acordo com regulamento de avaliação da conformidade por ele aprovado.

Art. 2º Para fiscalização do cumprimento desta Resolução, as autoridades de trânsito ou seus agentes devem observar a aposição, nas partes traseiras e laterais do capacete de dispositivo refletivo de segurança e do selo de identificação de certificação regulamentado pelo INMETRO, ou a existência de etiqueta interna, comprovando a certificação do produto nos termos do § 2º do artigo 1º e do Anexo desta Resolução.

Art. 3º O condutor e o passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizado e quadriciclo motorizado, para circular na via pública, deverão utilizar capacete com viseira, ou na ausência desta, óculos de proteção

§ 1º Entende-se por óculos de proteção, aquele que permite ao usuário a utilização simultânea de óculos corretivos ou de sol.

§ 2º Fica proibido o uso de óculos de sol, óculos corretivos ou de segurança do trabalho (EPI) de forma singular, em substituição aos óculos de proteção de que trata este artigo.

§ 3º Quando o veículo estiver em circulação, a viseira ou óculos de proteção deverão estar posicionados de forma a dar proteção total aos olhos.

§ 4º No período noturno, é obrigatório o uso de viseira no padrão cristal.

§ 5º É proibida a aposição de película na viseira do capacete e nos óculos de proteção.

Art. 4º O não cumprimento das disposições contidas nesta Resolução implicará nas sanções previstas nos incisos I e II do Art. 244 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme o caso.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação, revogando os artigos 1º; 2º; e 4º da Resolução nº 20, de 17 de fevereiro de 1998.

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente

JAQUELINE FILGUEIRAS CHAPADENSE PACHECO
Ministério das Cidades – Suplente

JOSE ANTONIO SILVÉRIO
Ministério da Ciência e Tecnologia – Suplente

FERNANDO MARQUE S DE FREITAS
Ministério da Defesa – Suplente

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES
Ministério da Educação – Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

VALTER CHAVES COSTA
Ministério da Saúde – Titular

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes – Titular

I - DISPOSITIVO RETRORREFLETIVO DE SEGURANÇA

O capacete deve contribuir para a sinalização do usuário diuturnamente, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos, aplicados na parte externa do casco.

O elemento retrorrefletivo deve ter uma superfície de pelo menos 18 cm² (dezoito centímetros quadrados) e assegurar a sinalização em cada lado do capacete: frente, atrás, direita e esquerda. Em cada superfície de 18 cm², deve ser possível traçar um círculo de 4,0 cm de diâmetro ou um retângulo de superfície de, no mínimo, 12,5 cm² com uma largura mínima de 2,0 cm.

Cada uma destas superfícies deve estar situada o mais próximo possível do ponto de tangência do casco com um plano vertical paralelo ao plano vertical longitudinal de simetria, à direita e à esquerda, e do plano de tangência do casco com um plano vertical perpendicular ao plano longitudinal de simetria, à frente e para trás.

A cor do material iluminado pela fonte padrão A da CIE deve estar dentro da zona de coloração definida pelo CIE para branco retrorrefletivo.

O CONTRAN definirá em resolução própria, as cores e as especificações técnicas dos retrorefletivos a serem utilizados no transporte remunerado.

Especificação do coeficiente mínimo de retrorefletividade em candelas por Lux por metro quadrado (orientação 0 e 90°):

Os coeficientes de retrorefletividade não deverão ser inferiores aos valores mínimos especificados. As medições serão feitas de acordo com o método ASTME-810. Todos os ângulos de entrada deverão ser medidos nos ângulos de observação de 0,2° e 0,5°. A orientação 90° é definida com a fonte de luz girando na mesma direção em que o dispositivo será afixado no capacete.

II – DEFINIÇÕES

DEFINIÇÃO DE UM CAPACETE MOTOCICLISTICO

Tem a finalidade de proteger a calota craniana, o qual deve ser calçado e fixado na cabeça do usuário, de forma que fique firme, com o tamanho adequado, encontrados nos tamanhos, desde o 50 até o 64.

DEFINIÇÃO DE UM CAPACETE CERTIFICADO

Capacete que possui aplicado as marcações (selo de certificação holográfico/etiqueta interna), com a marca do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade-SBAC, comercializado, após o controle do processo de fabricação e ensaios específicos, de maneira a garantir que os requisitos técnicos, definidos na norma técnica, foram atendidos. Os modelos de capacetes certificados estão descritos abaixo nos desenhos legendados de 01 a 07:

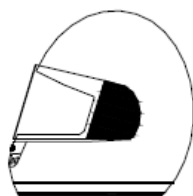



Figura 01 - Capacete Integral (fechado) com viseira

Figura 02 - Capacete integral sem viseira e com pala

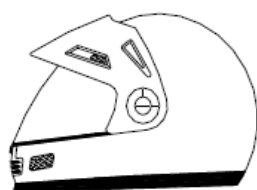



Figura 03 - Capacete integral com viseira e pala

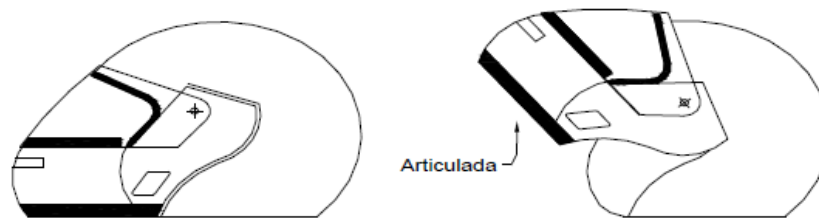
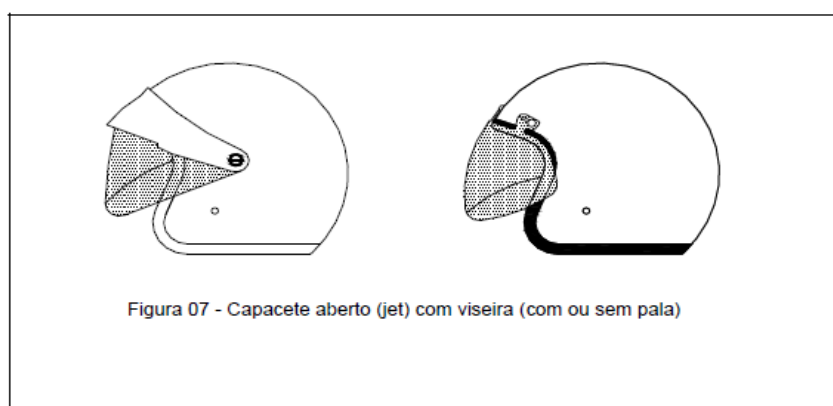
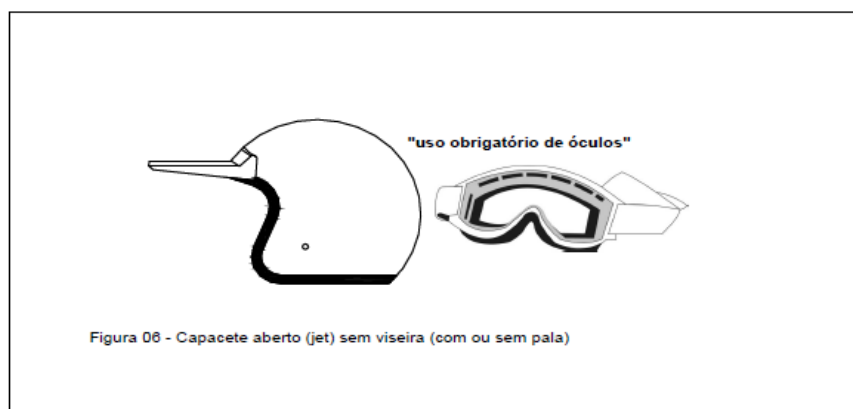



Figura 04 - Capacete modular

Figura 05 - Capacete misto com queixeira removível com pala e sem viseira

Figura 06 - Capacete aberto (jet) sem viseira (com ou sem pala)

Figura 07 - Capacete aberto (jet) com viseira (com ou sem pala)

DEFINIÇÃO DE ÓCULOS DE PROTEÇÃO MOTOCICLISTICA

São óculos que permitem aos usuários a utilização simultânea de óculos corretivos ou de sol, cujo uso é obrigatório para os capacetes que não possuem viseiras, casos específicos das figuras 02, 05 e 06. E proibida a utilização de óculos de sol, ou de segurança do trabalho (EPI) de forma singular, nas vias públicas em substituição ao óculos de proteção motociclistica.

Figura 08

SISTEMA DE RETENÇÃO: Este sistema é composto de:
CINTA JUGULAR: Confeccionada em materiais sintéticos, fixadas ao casco de forma apropriada, cuja finalidade é a de fixar firmemente (sem qualquer folga aparente) o capacete à calota craniana, por debaixo do maxilar inferior do usuário, e;
ENGATES: tem a finalidade de fixar as extremidades da cinta jugular, após a regulagem efetuada pelo usuário, não deixando qualquer folga, e, podem ser no formato de Duplo “D”, que são duas argolas estampadas em aço ou através de engates rápidos, nas suas diversas configurações.

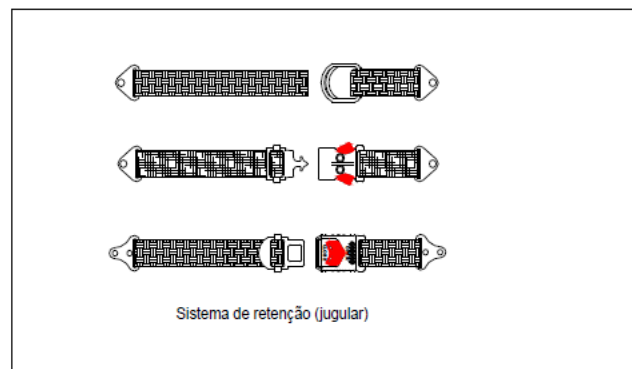



Figura 09

ACESSÓRIOS: são componentes que podem, ou, não fazer parte integrante de um capacete certificado, como palas, queixeiras removíveis, sobreviseiras e máscaras.

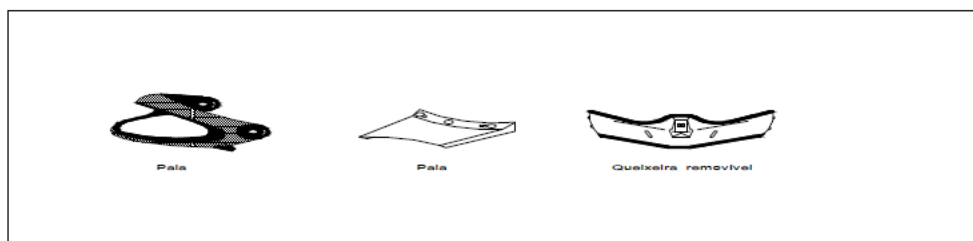



Figura 10

CAPACETES INDEVIDOS

Uso terminantemente proibido, nas vias públicas, por não cumprirem com os requisitos estabelecidos na norma técnica.

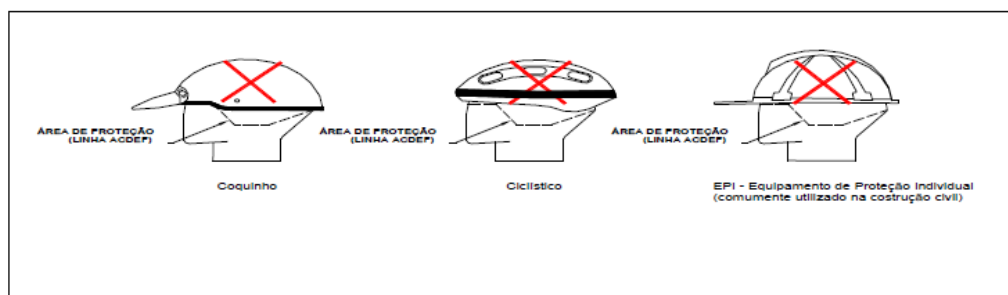



Figura 11

FISCALIZAÇÃO EM VIAS PÚBLICAS

A autoridade de trânsito e seus agentes, ao abordar um motociclista trafegando em via publica, deve verificar:

1) Se o condutor e o passageiro estejam utilizando capacete(s) motociclístico(s), certificados pelo INMETRO;
2) Se o capacete ostenta afixado no parte de traz do casco, o selo holográfico do INMETRO, conforme definição;
3) Na ausência do selo holográfico do INMETRO, examinar existência da logomarca do INMETRO, na etiqueta interna do capacete, especificada na norma NBR7471;
4) O estado geral do capacete, buscando avarias ou danos que identifiquem a sua inadequação para o uso.
5) A existência de dispositivo retrorrefletivo de segurança como especificado nesta Resolução.

A relação dos capacetes certificados pelo INMETRO, com a descrição do fabricante ou importador, do modelo, dos tamanhos, da data da certificação, estão disponibilizados no site do INMETRO: www.inmetro.gov.br.